Jeder Leser gewinnt!

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 4
April 2015
64. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:

- *G5/5 von Märklin*
- *Henschel-Loks von Hobbytrade*
- *Gravita von ESU*
- *01.5 von KM1*
- *150 von Minitrix*

Werkstatt:

- *Ein Foto-Damm entsteht*
- *Weingut von Noch*

Jetzt einen Besuch wert

Lahntalbahn vor dem Umbau

Großes MEB-Frühlings-GEWINNSPIEL

Mitmachen & gewinnen!

99 236

60 Jahre Baureihe 99 23-24

Brocken-Meister

Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK



Zeitreise durch Württemberg

Dieser neue Band der Reihe „Schienenwege gestern und heute" bietet eine faszinierende Zeitreise durch Bahnlandschaften im deutschen Südwesten. Eindrucksvolle Bildvergleiche zeigen die drastischen Veränderungen entlang der Schienenwege seit dem Verschwinden der Dampflokomotiven. Historischen Aufnahmen von bekannten Fotografen wie Burkhard Wollny und Dipl.-Ing. Herbert Stemmler stehen aktuelle Bilder von Korbinian Fleischer gegenüber.

144 Seiten, Hardcover, Format 22,5 x 29,6 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581406

NEU
€ 24,95

Noch lieferbar



Schienenwege Ruhrgebiet

Fotografische Zeitreise über die Haupt- und Nebenbahnen des Ruhrgebietes. Der Vergleich von Fotos aus den 70er-Jahren mit heutigen verdeutlicht den Strukturwandel.

Best.-Nr. 581205

€ 24,95



Schienenwege Thüringen

Faszinierende Bildvergleiche von Motiven aus der DR-Zeit, als noch viele Bahnanlagen in ihrer ursprünglichen Form erhalten waren, mit der heutigen Situation.

Best.-Nr. 5813002

€ 24,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

12 Zu jung fürs Altenteil

Ungeachtet ihres Alters von inzwischen 60 Jahren donnern die Neubaulokomotiven im Harz noch immer täglich auf den Brocken.



Titel: 60 Jahre „Brockenlok“
Foto: Olaf Haensch



30 Nun im Stillstandsmanagement
Zum Fahrplanwechsel wurden die letzten Triebwagen der Baureihe 610 ausgemustert.



76 Süddeutsche Motive
Die H0e-Anlage „Neu-Birkenfeld“ fasziniert nicht nur Schmalspurfans.



82 In den späten 1950er-Jahren
Eine Zeitreise führt uns zum „Wilden Robert“ zwischen Oschatz und Mügeln.

FOTO: FRANK ZARGES

Für dieses stimmungsvolle Foto eines stilechten Personenzuges im Preßnitztal am Haltepunkt Schmalzgrube hat sich das Ausharren am Abend des 7. Februar in der bitteren Kälte gelohnt.

PRESSNITZTALBAHN

Winterstimmung im Erzgebirge

☐ Im Preßnitztal fand am 7. Februar 2015 eine Kleingruppenveranstaltung, organisiert von Markus Behrla, bei winterlichen Temperaturen statt. Als absoluter Glücksfall erwies sich das Wetter. Tagsüber schien die Sonne und abends herrschte ein klarer Himmel, der schönste Aufnahmen ermöglichte. Besonders beliebt sind bei diesen Fotoveranstaltungen stets die Tagesrandlagen und Nachtsituationen mit ausreichenden Haltezeiten, um stimmungsvolle Aufnahmen vom Stativ aus zu schießen.



FOTO: BERND PIPLACK

■ *189 213 (ERS-Railways), welche derzeit die von der Firma „Loc & More" entworfene Beklebung „Linked by rail" trägt, stand am 6. Februar 2015 im Duisburger Vorbahnhof und wartete auf ihren nächsten Einsatz. Diese ES 64 F4 ist ein besonders gelungenes Exemplar einer Werbelok. Sie wirbt für die Schienenverbindung von Posen nach Rotterdam.*



FOTO: STEFAN KARKOWSKI

487 001 von Swiss Rail Traffic (SRT) am 29. Januar 2015 in Kassel, kurz vor ihrer Überführung nach Basel.

BAHNINDUSTRIE

Last Mile für die Schweiz

□ Bei 487 001 für SRT handelt es sich um eine Traxx-AC 3 mit LM-Paket (Last-Mile-Ausstattung). Die Lok wurde im Schlepp der Rail-Adventure-139 558 vom Rbf Kassel bis Basel Badischer Bahnhof überführt. SRT hat bisher lediglich diese eine Maschine bei Bombardier bestellt. Die Swiss Rail Traffic AG (SRT) mit Sitz in Glattbrugg (Schweiz) ist laut eigener Aussage insbesondere ein Anbieter für Spezial- und Nischenverkehre mit oftmals erforderlicher individueller Vorplanung, deren Durchführung für große Eisenbahnverkehrsunternehmen oftmals unattraktiv erscheint. Neben 487 001 sind auch zwei Lokomotiven der Baureihe Re 456 (142 und 143) und einige Dieseltriebfahrzeuge sowie auch verschiedene Waggons im SRT-Bestand. 487 001 absolvierte in der Schweiz schon kurz nach ihrem Eintreffen die ersten Einsätze mit eigener Kraft. So wurden am 2. Februar 2015 die beiden Loks E 186 016 und 017 der NS von Basel zu einem Bombardier-Standort in Zürich überführt.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

■ *Mit zunächst einem Umlauf auf der RB-Linie 42 (Münster – Essen) begann am 9. Februar 2015 der Planbetrieb mit den neuen Flirt 3-Tw der Baureihe 1448. In nächster Zeit soll in jeder Woche ein weiterer Umlauf auf Flirt umgestellt werden. Die Triebzüge der Baureihe 1448 ersetzen Triebwagen der Baureihe 425. Am 11. Februar warten 1448 005 und 004 als RB 42 in Essen auf die Abfahrt nach Münster.*

GROSSE KLEINE BAHN



Olaf Haensch

Sagen Sie sich nicht auch gelegentlich: „Hätte ich nur...", zum Beispiel mehr Reisen unternommen, als die Gesundheit noch besser mitspielte, oder öfters noch die Lieblingsstrecken aufgesucht, als der Schienenverkehr noch den Menschen diente und nicht als entseelte Computer-Bahn vor allem der Rendite? Ahnen wir, wie es um die Eisenbahn in unserer rastlosen Welt mit ihren inzwischen 1,15 Milliarden Autos, 1,9 Milliarden Mobiltelefonen und 3,5 Milliarden Flugpassagieren pro Jahr in zehn oder 20 Jahren stehen wird? Anders wird sie sein. Aber auch besser? Vermutlich nicht.

Während die Deutsche Bus AG, Pardon, Deutsche Bahn AG, nun den längst verlorenen Straßenkampf mit dem Fernbus-Marktführer aufnimmt und die Bundesregierung dieses Ansinnen mit kurzsichtiger, unzeitgemäßer Politik zu wohl langfristigem Schaden von Zugangeboten und Umwelt noch fördert, können die vermeintlich anachronistischen Harzer Schmalspurbahnen zumindest dem nächsten Jahrfünft zuversichtlicher entgegensehen. Ihre ständig steigenden Aufwendungen, beispielsweise zum Erhalt der in dieser MEB-Ausgabe thematisierten Baureihe $99^{23\text{-}24}$, werden nun mit zusätzlichen 3,8 Millionen Euro pro Jahr gefördert. Eine entsprechende Vereinbarung mit dem Land Sachsen-Anhalt wurde vor wenigen Tagen getroffen. Angewiesen ist diese große kleine Bahn, nicht anders als die DB AG, aber vor allem auf ihre Fahrgäste. Fahren Sie doch (wieder) einmal hin – vor allem aber mit! Und schieben Sie es besser nicht auf die lange Bank. Denn bereits vor einem knappen Jahrhundert erkannte, einmal gar nicht komisch, Karl Valentin: „Heute ist die gute, alte Zeit von morgen!"



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

103 222 holte am 11. Februar 2015 eine Lok der Baureihe 187 in Kufstein ab und überführte sie ab München zusammen mit der polnischen 5370.008 Richtung Berlin. Der Lokzug passiert gerade das Altmühltal bei Dietfurt.

PRIVATBAHN

Graue Maus im Einsatz

□ Nach nunmehr 25 Jahren im Dienst bei DB Systemtechnik wurde 103 222 im Jahr 2014 an die junge Firma RailAdventure versteigert, welche direkt danach eine umfangreiche Hauptuntersuchung (HU) mit Neulackierung an der Lok im AW Dessau in Auftrag gab. Mit HU-Datum vom 3. Februar 2015 konnten nun die Arbeiten komplett abgeschlossen werden. RailAdventure setzte die Lok noch am selben Tag für die ersten betrieblichen Fahrten ein und überführte eine Vectron-Lok an die tschechische Grenze. Neben Überführungsfahrten will RailAdventure die Maschine künftig vor allem vor dem „Luxon", einem umfangreich und luxuriös sanierten Domecar-Aussichtswaggon, einsetzen.



FOTO: STEFAN KARKOWSKI

■ *Die neue 245 201 für NAH.SH ist da. Sie zeigte sich völlig unerwartet kurz in ihrem ungewohnten und attraktiven neuen Farbkleid. Bei einer kurzen Umsetzfahrt im Kasseler Bombardier-Werk von einem Hallengleis in ein anderes musste 245 201 für weniger als fünf Minuten das Werk zum ersten Mal verlassen, da hinter ihr eine zweite Rangierabteilung umsetzen wollte und die dafür benötigte Weiche im Werk von der 245 geräumt werden musste. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein (LVS) hatte im Jahr 2014 bei Bombardier 15 Lokomotiven vom Typ Traxx-P 160 DE ME (Baureihe 245) für den Regionalverkehr Hamburg – Westerland geordert. Der Wert der Bestellung soll 60 Millionen Euro betragen.*

ZWISCHENHALT

■ **Den geplanten Ausbau der Bahntrasse** auf der Strecke zwischen Aurich und Emden wird es nicht geben. Der Aufsichtsrat des Projektträgers EAE hat dies einstimmig beschlossen. Damit ist auch der Plan vom Tisch, Personenverkehr auf der Schiene von Aurich nach Emden einzurichten.

■ **Auf der Bahnstrecke von Sögel nach Lathen** (Hümlinger Kreisbahn) sind die Sanierungsarbeiten angelaufen. Zurzeit konzentrieren sich zahlreiche Mitarbeiter in Sögel auf die Vormontage neuer Gleiskörper. Konkret wird ein 16 Kilometer langes Teilstück erneuert. Die Kosten dafür belaufen sich nach Angaben des Landkreises Emsland auf 4,9 Millionen Euro. Die Fertigstellung wird für den Herbst angepeilt.

■ **Die Zugverbindungen auf der Hohenlohebahn** sollen verbessert werden. Aber nicht, wie geplant, ab Dezember 2016, sondern erst zwei Jahre später. Das erklärt die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) auf Anfrage. Sie bestellt die Fahrleistungen im Schienenverkehr für das Verkehrsministerium.

■ **Die türkische Staatsbahn** hat weitere zehn Velaro bestellt. Nach deren Auslieferung würde die Flotte in der Türkei dann 17 Triebfahrzeuge umfassen.

■ **Jena** wird künftig eine wesentlich schlechtere Anbindung an den ICE-Fernverkehr haben.



FOTO: HENDRIK FLATH

■ *Die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft (SDG) kann wieder auf die Dienste von 99 1793 (LKM Babelsberg, Baujahr 1957, Fabr.-Nr. 132034) zählen, nachdem diese knapp ein Jahr lang in der Lokwerkstatt Oberwiesenthal aufgearbeitet wurde. Die lange Jahre in Freital-Hainsberg abgestellte Maschine konnte nach erfolgter Hauptuntersuchung am 2. Februar 2015 ihre Lastprobefahrt absolvieren; seit dem 8. Februar ist sie im Plandienst zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal unterwegs. Zudem liefen am 7. Februar die Fristen von 99 1773 ab. Vor wenigen Augenblicken hat 99 1793 mit P 1007 den Bahnhof von Hammerunterwiesenthal verlassen und strebt ihrem Ziel Oberwiesenthal entgegen.*



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

■ *101 050 wirbt seit kurzem für das 50-jährige Bestehen des Wettbewerbs „Jugend forscht“. Am 3. Februar 2015 bespannte sie bei Wettelsheim den IC 2082 „Königssee“ von Berchtesgaden nach Hamburg.*

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.


FOTO: JOACHIM DIETRICH

☐ **Am 14. Februar 2015 schiebt DR-119 158 ihren Sonderzug aus Berlin zum Umsetzen ins Gleisvorfeld, Ausfahrt Richtung Görlitz. Man beachte die historische Signalbrücke. Rechts davon am Ende des Bahnsteigs befindet sich eine weitere kleine Signalbrücke, zuständig für das Bahnsteiggleis 5. Etwa 2016/2017 soll hier alles auf ESTW umgestellt sein. Somit sind diese Signalbrücken dann spätestens auch Geschichte, und das Bahnhofsbild wird ein anderes sein. Wir wollen von Ihnen wissen, wo das U-Boot gerade rangiert. Der gesuchte Bahnhof liegt in einem Dreiländereck und ist auch Ausgangsort einer beliebten Schmalspurbahn.**

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2015 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete: „Baureihen 620/622". Gewonnen haben: Döberin, Horst, 17034 Neubrandenburg; Taube, Ulrich, 14776 Brandenburg; Schupp, Hermann, 38855 Wernigerode; Schreiber, Dieter, 36452 Kaltennordheim; Knörlein, Hans, 91174 Spalt; Meyer, Andreas, 06766 Wolfen; Gläser, Christian, 13057 Berlin; Dr. Endres, Vera, 66130 Saarbrücken; Eckstein, Dietmar, 67304 Eisenberg; Mack, Johann, 04155 Leipzig; Böhnlein, Martin, 55768 Hoppstädten-Weiersbach; Kosak, Jürgen, 04275 Leipzig; Thiele, Magitta, 18299 Dolgen am See OT Kankel; Jobke, Siegfried, 39124 Magdeburg; Schnelle, Ulrich, 45883 Gelsenkirchen; Paul, Werner, 33100 Paderborn; Bergner Klaus-Peter, 04318 Leipzig; Hesse, Matthias, 64807 Dieburg; Müller, Andre, 09123 Chemnitz; Wienerl, Lutz, 01844 Neustadt/Sa.

MUSEUMSLOK 75 1118

Freier Blick in den Führerstand

☐ Seit einiger Zeit kann man auf der badischen 75 1118 zwischen Amstetten und Gerstetten ganz regulär Mitfahrten auf dem Führerstand buchen. Da dieses Angebot äußerst gut angenommen wird und bereits lange vor der Saison viele Plätze vergeben sind, hat sich die Lokmannschaft um Hans-Karl Kunhäuser etwas einfallen lassen, um die Wünsche der Fahrgäste befriedigen zu können. Bereits im Februar wurde mit den Umbauarbeiten an der Dampflok begonnen, nachdem das langwierige Genehmigungsverfahren erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Die rückwärtige Führerhauswand wurde aufgeschnitten, so dass von der ersten Plattform des Zuges die Tätigkeiten im Führerhaus live beobachtet werden können. Eine Scheibe aus Verbund-Sicherheitsglas schützt das Lokpersonal vor Übergriffen aus Reihen der Zuschauer, so dass die Sicherheit der arbeitenden Eisenbahner in keinster Weise beeinträchtigt wird. Wie von der Modellbahnindustrie zu hören war, wurde die Bauartänderung bereits beim H0-Modell aus Altdorf sowie beim noch nicht lieferbaren Spur I-Modell aus Lauingen berücksichtigt.


FOTO: HANS-KARL KUNHÄUSER

Noch bevor das Verbund-Sicherheitsglas eingesetzt wurde, musste der Baufortschritt gemäß den Bestimmungen dokumentiert werden.

JAHRGANG 2014

Jahresinhaltsverzeichnis online

☐ Bereits seit einigen Wochen ist das begehrte Jahresinhaltsverzeichnis 2014 als Download auf unserer Website verfügbar. Sie finden es wie gewohnt unter: www.modelleisenbahner.de/downloads.php4 an erster Stelle.



FOTO: DANIEL THEUMER

■ *IK Nr. 54 war am 31. Januar und 1. Februar 2015 zusammen mit 99 1590 zum Winterdampf im Preßnitz- und Schwarzwassertal unterwegs. In ihrem noch jungen Leben war es erst der zweite Einsatz der IK bei winterlichen Verhältnissen. Gleichzeitig war es einer ihrer letzten Auftritte bei der Preßnitztalbahn. Im Sommer wird sie dann in ihrer neuen Heimat, bei den Zittauer Schmalspurbahnen, zu erleben sein. An beiden Tagen waren viele Fans ins Erzgebirge gekommen, um die Lok noch einmal auf ihrer bisherigen Stammstrecke zu erleben.*



FOTO: DANIEL WOLF

■ *Der vorletzte, in Hof abgestellte Pendolino wurde am 9. Februar 2015 ins sächsische Nossen überführt. Als Dauerleihgabe soll er vom dortigen Verein betreut werden. Aufgenommen wurde der als DGS 91010 fahrende 610 012/512 auf dem Römertalviadukt in Steinpleis bei Werdau.*

FOTO: STEPHAN LEICHSENRING

Mit mächtig Dampf erklimmt 44 546 die Steigung hinter Klais an den Buckelwiesen vorbei Richtung Mittenwald.

MUSEUMSBAHN

Ski-Express

☐ Das Bayerische Eisenbahnmuseum Nördlingen veranstaltete am 7. Februar 2015 einen Ski-Express von Nördlingen nach Mittenwald und zurück. Von Nördlingen bis München zog ihn 140 438, die beim Kopfmachen in München-Pasing am Zugschluss blieb. Als neue Zuglok wurde in München 44 546 vor den Zug gespannt. Sie führte den Express bis Mittenwald. Da im Bf Mittenwald keine Abstellmöglichkeit für den Sonderzug geboten werden konnte, musste dieser im Nachbarbahnhof Klais abgestellt werden. Nach Ankunft in Mittenwald zog 140 438 den Zug wieder nach Klais. Dort konnte auch der Durst der Dampflok gestillt werden. Zur Aufnahme der Fahrgäste fuhr die Garnitur am Nachmittag als Leerzug wieder nach Mittenwald. Die Rückfahrt von Mittenwald nach Nördlingen erfolgte bis München mit 140 438 und ab München mit 44 546 als Zuglok.



FOTO: BERND PIPLACK

■ *218 449 gehört nun der Bahnbau-Gruppe. Sie stand am 10. Februar 2015 am Betriebshof in Duisburg-Wedau. An diesem Tag war sie zwar in Bahnbau-Lackierung vom Werk Bremen ausgeliefert worden, die typischen Beklebungen fehlten aber noch.*

TOP UND FLOP

TOP: HKX mit normalen Tickets

Wer einen Flug von Frankfurt nach Australien bucht und in Asien umsteigen muss, kann dies in einem Stück online oder im Reisebüro buchen. Wer von Bonn nach Hamburg fahren und dabei den HKX nutzen wollte, der musste zwei Fahrscheine erwerben, die nicht einmal auf derselben Homepage oder im Reisezentrum erhältlich waren. Das ist seit dem 1. Februar 2015 Geschichte. Inzwischen gelten im HKX das Schöne-Wochenende-Ticket sowie sämtliche DB-Fahrscheine inklusive Bahncard 25, 50 und 100.

FLOP: Bahngleise kommen weg

Auf der Trasse der Verbindungsbahn von Itzehoe an der Marschbahn nach Wrist (Strecke Hamburg – Neumünster) wurden im Februar die Gleisanlagen zerstört. Den Bürgern wurde ein Radweg auf dem Bahngelände versprochen. Diesen Weg benötigt dort niemand, weil es parallel bereits Wege gibt. Der wahre Grund ist, dass die Bahnlinie der Itzehoer Versicherung bei ihren Erweiterungsbauten im Weg steht.



FOTO: PHILIPP ERNST

Gerade noch rechtzeitig vor dem Straßenkarneval brachte die Stadt Köln am 29. Januar 2015 ihre erste Werbelok in Form der 101 114 auf die Gleise. Unter dem Motto „D´r Zoch kütt (und bringt dich nach Köln)" wird sie nun ein Jahr zu Städtereisen in die Rheinmetropole einladen. Am 31. Januar 2015 ist 101 114 bei Meckelfeld mit IC 2311 nach Stuttgart unterwegs.



FOTO: THOMAS SZYMANOWSKI

Die VI K der RüBB (Press) wurde am 8. Februar 2015 von Putbus nach Glauchau überführt. Da die Lok derzeit auf der Ostseeinsel nicht benötigt wird, findet sie im Lokschuppen der IG 58 3047 in Glauchau vorübergehend ein neues Zuhause. Sie wird dort bei den Bw-Festen zu sehen sein. 253 015 der Press überführte die Lok nach Sachsen.

MEB 1/2015

Korrigendum

Heinz Schnabel stand nicht, wie in der Titelgeschichte „Dringend notwendig" stand, der gesamten HvM vor. Er war dort zunächst stellvertretender Abteilungsleiter für den Triebfahrzeugbetrieb und später Abteilungsleiter für die Triebfahrzeug-Instandhaltung, und verantwortlich für den Fuhrpark der DR.

ZEITREISE

Nur noch Haltepunkt



FOTO: BURKHARD WOLLNY

Ein Regionalexpress mit einer 232 ist am 3. April 1997 auf dem Weg von Gera nach Weimar.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

An der Station Stadtroda kreuzen am 7. Juni 2013 die beiden Triebwagenzüge der Erfurter Bahn.

Nicht einmal 20 Jahre liegen zwischen den beiden Aufnahmen, die in Stadtroda entstanden. Doch in dieser Zeit hat sich das Bild der Eisenbahn massiv geändert. Als Burkhard Wollny in Stadtroda dem Bahnbetrieb der damals noch jungen Deutschen Bahn AG beiwohnte, waren die Fahrzeuge zwar schon modernisiert, aber eben noch original Reichsbahn. Auch die Bahnanlagen waren noch unangetastet, wenn auch schon längst nicht mehr alles in Betrieb war. Heute sind im Bahnhof, der ohne Weichen gar kein Bahnhof mehr ist, nur noch die beiden Streckengleise übrig geblieben, die mit den beiden Hochbahnsteigen einen barrierefreien Einstieg zu den modernen Regio-Shuttle der Erfurter Bahn, welche den Personenverkehr in Stadtroda bedient, ermöglichen.

Sechs Jahrzehnte Baureihe 99^{23-24} im Harz

Die Einführung neuer Meterspurlokomotiven war 1955 in Wernigerode eine ebenso große Aufgabe, wie es heute die Instandhaltung der noch immer unter Dampf stehenden elf Exemplare ist.

Kein Vorruhestand



Mit ihren sommers wie winters durch den östlichen Harz, vor allem aber zum höchsten norddeutschen Berg, dem Brocken, stampfenden Dampfzügen avancierten die Harzer Schmalspurbahnen zur Eisenbahn mit dem weltweit umfangreichsten öffentlichen Zugangebot unter Dampf. Zu dessen Bewältigung stehen dem Harzer Meterspurnetz seit 1955 sogenannte Neubaulokomotiven zur Verfügung. Die 17 Maschinen sind heute die umfangreichste, vollständig erhaltene, deutsche Dampflokbaureihe. Die Lokomotiven aus dem VEB Lokomotivbau Karl Marx in Babelsberg (LKM) absolvieren bemerkenswerte Laufleistungen von zumeist 20000 bis 30000 Kilometer, im Fall der Nordhäuser Planlok 99 7245 waren es im Jahr 2014 sogar über 40000 Kilometer.

Buchmäßig werden die Neubaulokomotiven seit der Einführung von EDV-Nummern am 1. Juli 1970 zusammen mit der Einzelgängerin 99 7222 als „BR 99.72" geführt, um die Verwaltung der gemeinsam eingesetzten Maschinen zu vereinfachen. Dessen ungeachtet bildet die Lokomotive mit der bis 1970 gültigen Ursprungsnummer 99 222 mit zwei Schwestermaschinen, welche 1942 nach Norwegen gelangten und dort um 1953 verschrottet wurden, aber historisch wie konstruktiv eine eigene Baureihe (99^{22}).

Diese hatte man sich in Babelsberg zum Vorbild genommen, um in kürzester Zeit neue, leistungsstarke Lokomotiven für die Meterspur zu entwickeln. So liegt der Ursprung der neuen Fünfkuppler eigentlich



FOTO: OLAF HAENSCH

Winter auf der Brockenbahn: Seit 23 Jahren fahren die Neubaulokomotiven das ganze Jahr über auf den höchsten norddeutschen Berg, so auch 99 7243 am 7. Februar 2015.

in Thüringen, denn für die dortige Strecke Eisfeld – Schönbrunn war die Reihe 99^{22} 1931 entstanden und von dort kam 1950 auch zuerst die Forderung nach Ersatz in Form einer E-gekuppelten Maschine für die 1945 in Norwegen verbliebenen 99 221 und 223. Im Harz hingegen bevorzugte man für Ersatzbeschaffungen zunächst C- oder höchstens D-gekuppelte Lokomotiven. Man war sich der eigenen Streckenverhältnisse sehr bewusst. Aufgrund der Dringlichkeit und der begrenzten Kapazitäten entwickelte die DR trotz Verzögerungen in kürzester Zeit lediglich einen neuen Typ mit größtmöglicher Leistung bei zehn Tonnen Achsfahrmasse – eine nachvollziehbare, aber nicht folgenlose Entscheidung.

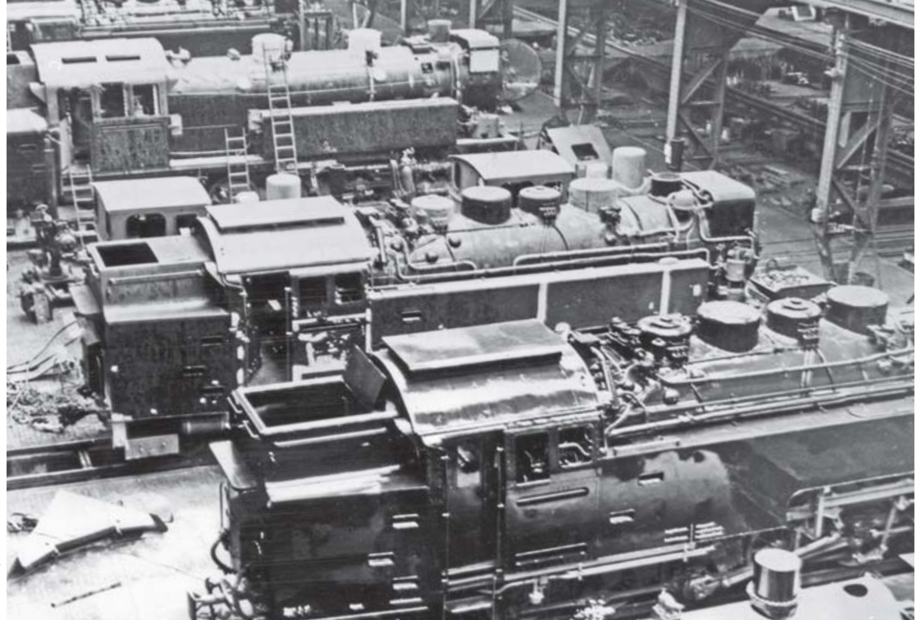


FOTO: LKM/SLG. NEDDERMEYER

Zum Jahreswechsel 1954/55 war die Produktion der ersten Serie bei LKM weit fortgeschritten. Zwischen einigen 99^{23} sind eine der ersten 83^{10} sowie zwei 600-mm-Feldbahnloks erkennbar.

Inbetriebnahme ohne Erprobung

Außer den 17 Exemplaren für die Deutsche Reichsbahn sind in der LKM-Lieferliste vier für die Sowjetunion gefertigte, baugleiche Lokomotiven des Baujahres 1956 aufgeführt. Sie sollen auf Industriebahnen in Bryansk und auf der bis 1991 militärisch gesperrten Insel Sachalin verblieben sein.

Als erste neue Lokomotive in Wernigerode traf am 26. Januar 1955 99 232 ein. Sie sah der Ahnin 99 222 ähnlich, war aber nach modernen Baugrundsätzen konstruiert und gefertigt. Die Neubaumaschinen wurden unerprobt dem Betrieb überlas-



FOTO: SLG. GARN

Anfang März 1955 war die erste 99^{23} auf der Leipziger Frühjahrsmesse ausgestellt, hinter ihr 65 1010.

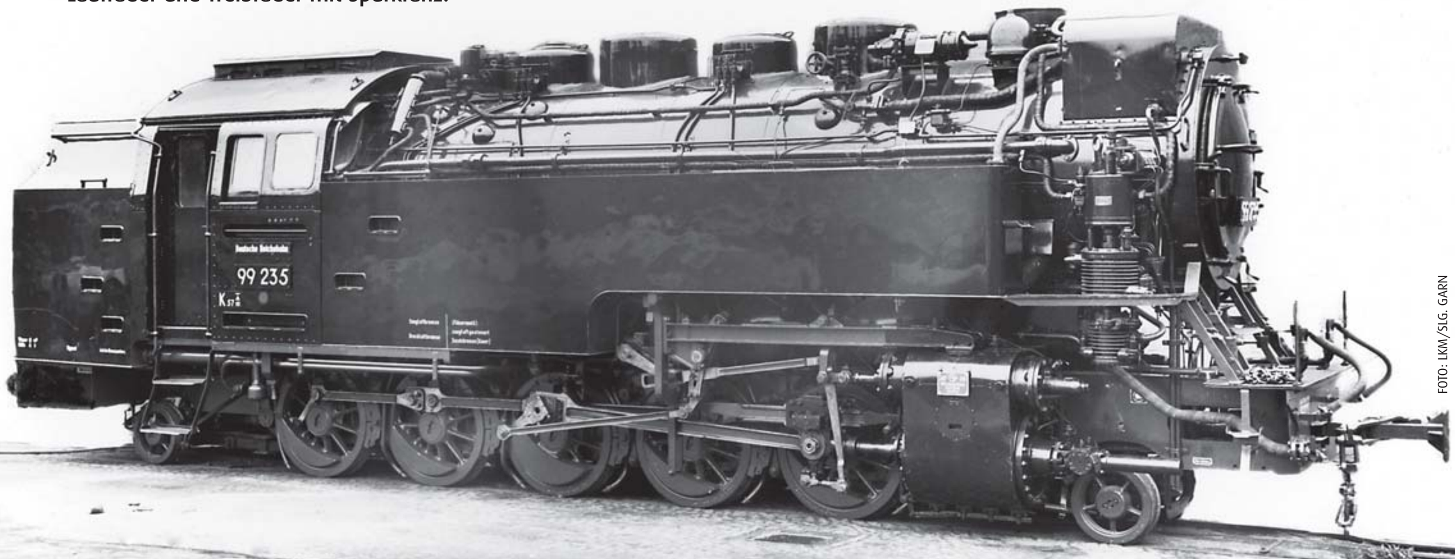


FOTO: LKM/SLG. GARN

Die Werkaufnahme offenbart deutlich die Merkmale der Ursprungsausführung, beispielsweise fünfspeichige Laufräder und Treibräder mit Spurkranz.



FOTO: KLAUS KIEPER/ SLG. STEIMECKE

Wenigstens drei Maschinen (99 234, 236, 237) besaßen für einige Jahre Rauchkammertüren mit Zentralverschluss. Im April 1963 hatte 99 234 in Drei Annen Hohne einen gemischten Zug mit Rollwagen am Haken.

sen und es sollte viel Zeit vergehen, bis sie tatsächlich uneingeschränkt verwendbar waren. Zu Problemen führten nicht, wie vielleicht befürchtet, die nach einer russischen Idee direkt in den Kessel geschweißten Dome, sondern vor allem das Laufwerk mit Krauss-Helmholtz-Gestellen, was auf der Harzquerbahn vom ersten Tag an Entgleisungen verursachte, sowie die Stehbolzenabrisse im Kessel und der neue Mischvorwärmer. Die Verbesserung des Bogenlaufs dauerte: Erst 1961 waren alle bis dahin im Harz eingesetzten 99^{23-24} mit Beugniot-Hebel sowie spurkranzlosen und verbreiterten Radreifen der Treibachsen versehen und liefen, nunmehr ohne festen Radstand, auch problemlos durch den engen Bogen bei Steinerne Renne. Auch war für die schweren Maschinen vielerorts der schlechte Oberbauzustand verbessert worden, so dass die Neubaulokomotiven ab Ende 1956 voll eingesetzt werden konnten und fortan die Hauptlast auf der Harzquerbahn, ab Sommer 1957 auch auf der Brockenstrecke, übernahmen. Ein Problem jedoch blieb bis in die jüngste Zeit: die unzureichend ausgelegten Rahmen, welche 1956, nach weniger als einem Jahr, bereits Risse zeigten. Eine weitgehend ausgereifte Konstruktion hingegen ist der auch für schlechten Brennstoff geeignete Kessel. Seine hohe Leistung erfüllt die Anforderungen auf den gebirgigen Strecken der Harzquer- und Brockenbahn bis heute.

Einer, der als Heizer und später Lokführer ab Ende der 50er-Jahre sein Berufsleben auf den 99^{23-24} verbrachte, ist Siegfried Schenkel aus Wernigerode. Wie er heute



FOTO: FRITZ HAGER

Im Juli 1958 gab es noch Güterzüge, gebildet aus den wenig später verschrotteten Steinkübelwagen. 99 232 war mit einem solchen Zug in Eisfelder Talmühle zu beobachten.

Nr. 84 An Rba Aschersleben, Bf, Bw, Lokbf und Bm der in der nachstehenden Verfügung genannten Strecken

Betr.: Lokomotiveinsatz auf den Schmalspurstrecken im Harz

Auf den Schmalspurstrecken
Nr. 204 Nordhausen Nord–Wernigerode,
Nr. 205 Drei Annen Hohne West–Brocken,
Nr. 206 Eisfelder Talmühle–Hasselfelde,
Nr. 207 Gernrode–Straßberg und
Nr. 208 Alexisbad–Harzgerode
gelten für den Lokomotiveinsatz folgende einschränkende Bestimmungen:

1. Zwei Lokomotiven der Baureihe 99.23 dürfen nicht an der Spitze eines Zuges laufen. Weiter ist es verboten, bei einem mit einer Lokomotive der Baureihe 99.23 bespannten Zuge noch eine Lokomotive einer anderen Baureihe vorzuspannen.
2. Dagegen darf aber eine Lokomotive der Baureihe 99.23 einem mit einer Lokomotive einer anderen Baureihe bespannten Zuge vorspannen. Dadurch darf die Buchfahrplanlast eines Reisezuges aber nur um das Reisegewicht überschritten werden.
3. Der Einsatz von 2 Lokomotiven anderer Baureihen als der Baureihe 99.23 an der Spitze eines Zuges ist gestattet. Die Buchfahrplanlast darf in diesem Falle entsprechend überschritten werden.
4. Auf dem Abschnitt Stiege (ausschließlich)–Hasselfelde dürfen keine Lokomotiven der Baureihe 99.23 eingesetzt werden.
5. Das Nachschieben von Zügen (FV § 59 (1)) und das Mitgeben einer leerfahrenden Lokomotive am Schluß eines Zuges (FV § 73 (1)) ist verboten.
6. Die Anordnungen in den BM 36/6/1959 zu FV §§ 87 (4), 46 (15) und 59 (12) über das Anhängen betriebsfähiger Verbrennungstriebwagen an Dampfzüge auf der Strecke Nordhausen Nord–Wernigerode und die Regelung des Bremsens in diesem Falle bleiben unverändert bestehen.

Beteiligte anweisen! Die in Frage kommenden Bahnhöfe nehmen zu FV §§ 57 (7), 59 (1) 2. Absatz und 73 (1) entsprechende Anordnungen in das Bahnhofsbuch auf.

Die Abteilung M-I und II sowie die Abt. A I und die IAS haben mitgewirkt.

I. A. Meineke

(Rbd Mg BuV-II-1 Bavf vom 21. 6. 1960/351)

FOTOS (2): SLG. STEIMECKE

Nr. 98 An Rba Aschersleben, Bf, Bw, Lokbf und Bm der Schmalspurstrecken im Harz

Betr.: Lokomotiveinsatz auf den Schmalspurstrecken im Harz
Bezug: BM 84/13/1960

Da bei den Lokomotiven der Baureihe 99.23 mit den Betriebsnummern 99232, 99233 und 99243 inzwischen die Zugapparate verstärkt worden sind, darf bei einem mit einer dieser drei Lokomotiven bespannten Zuge eine Lokomotive der Baureihe 99.23 im Vorspann fahren.

Die Ziffer 1 der Bezugsverfügung erhält daher mit sofortiger Gültigkeit folgenden Zusatz:

„Ausnahme: Die Lokomotiven der Baureihe 99.23 mit den Betriebsnummern 99232, 99233 und 99243 haben verstärkte Zugapparate. Bei einem mit einer dieser drei Lokomotiven bespannten Zuge darf auch eine Lokomotive der Baureihe 99.23 ohne oder mit verstärktem Zugapparat im Vorspann fahren.

Haben Zug- und Vorspannlokomotive der Baureihe 99.23 verstärkte Zugapparate, dann darf die Buchfahrplanlast entsprechend überschritten werden (siehe auch Ziffer 3). Hat jedoch nur die Zuglokomotive einen verstärkten Zugapparat, dann ist die Überschreitung der Buchfahrplanlast eines Reisezuges nur um das Reisegewicht zulässig (siehe auch Ziffer 2).

Beteiligte anweisen! In den BM 84/13/1960 ist auf diese Verfügung hinzuweisen.

Die Abteilungen M–I, M–II und A–I sowie die IAS haben mitgewirkt.

(Rbd Mg BuV–II–1 Bavf vom 1. 8. 1960/351)

gez.: Meineke

Eine Verfügung vom Juli 1960 (Abb. links) zeugt von unterdimensionierten Zugeinrichtungen. Nach deren Verstärkung wurde die Anordnung im September 1960 (Abb. rechts) für drei Maschinen revidiert.

sagt, wären die älteren Lokomotiven aus Privatbahnzeiten nichts für ihn gewesen. „Wären die Mallets noch bei uns gefahren, hätte ich bei der Schmalspurbahn nicht angefangen. Das war doch eine Schinderei bei der schlechten Kohle, die wir damals hatten!“, erinnert er sich. Eigentlich wollte er ohnehin Autoschlosser werden, aber weil die DR dringend Lokpersonal suchte und relativ gut vergütete, hatte er seine Berufswahl geändert. „Die Neubauloks waren schon was Besseres. Vorher hatten die Züge zum Brocken meistens nur vier oder fünf Wagen. Mit der Neubaulok zogen wir bis zu acht“, sagt der heute 75-Jährige. Das war dringend geboten, reichten doch die nur drei Zugpaare im Sommer 1956 angesichts des schnell zunehmenden Ausflugsverkehr nicht mehr aus. Und auch die sechs Züge auf den Berg im folgenden Sommer, nunmehr oft mit acht von Neubaulokomotiven gezogenen Wagen, reichten manchmal nicht aus. Zum Brocken gelangten die Maschinen ab August 1961 schließlich nur noch bei Versorgungsfahrten für die Grenztruppen.

Eine Ausnahme waren Messfahrten im Zuge der Einführung der Güterbeförderung auf Rollwagen im Spätsommer 1963. Die Versuche auf der Brockenstrecke ergaben eine Zughakenleistung von bis zu 585 PS. Dabei konnte die dafür gewählte 99 233 in der 1:30-Steigung bei 15 km/h problemlos bis zu 190 Tonnen ziehen und die Angabe der Kesselleistung von 55 auf 60 kg/m²h erhöht werden. Die Schlepplast wurde jedoch aufgrund der schadanfälligen Rahmen um etwa 25 Prozent reduziert, bei der zum Brocken vorherrschenden Steigung von 1:30 und einer Geschwindigkeit von 30 km/h beispielsweise auf 80 Tonnen.

Siegfried Schenkel war damals dabei. „60 Mark Prämie haben wir dafür bekommen!“, sagt er schmunzelnd. An die Zugbildung der Versorgungszüge für das Militär erinnert er sich auch noch: „Eine Lok und bis zu drei Rollwagen mit Kohle für die Russen, Heizöl für den Sender oder Betonteilen für den Mauerbau. Im Packwagen saßen der Zugführer und zwei Grenzer.“

1955 BIS 1974: EINSATZ AUF DER STRECKE EISFELD – SCHÖNBRUNN

Zwei Exemplare der sieben Maschinen umfassenden ersten Lieferserie gelangten ab Werk 1955 direkt nach Südthüringen: 99 236 und 237. Entlastung der einzigen nach dem Krieg dort verbliebenen leistungsstarken Lok, 99 222, war dringend geboten. Diese stand fast ununterbrochen im Einsatz und spulte auf der nur 18 Kilometer langen Strecke bis zu 5000 Kilometer im Monat ab. Mit Eintreffen der beiden neuen Lokomotiven im April 1955 übernahmen diese sofort die Hauptlast und fuhren dabei bis zu 200 Kilometer am Tag. 99 231 wurde am 6. Juli 1956 aus dem Harz nach Eisfeld umgesetzt, als dort das zweite Baulos mit verbessertem Laufwerk eingetroffen war. Die vierte Neubaulok, die im Grenzgebiet zu Bayern beheimatet wurde, war 99 235. Sie war von November 1956 bis Juli 1957 kalt in Gera-Pforten abgestellt, erhielt dann im Raw Görlitz eine L0 und kam im Januar 1958 zum Bestand des Bw Meiningen. Nachdem die einstige Stammlok 99 222 im Jahr 1966 nach Wernigerode umbeheimatet wurde, teilten sich die vier Neubauloks den gesamten Verkehr zwischen Eisfeld und Schönbrunn bis zur Stilllegung der Strecke. Zunächst wurde am 23. September 1967 der Reiseverkehr eingestellt, wobei 99 237 den letzten Personenzug bespannte. Der Güterverkehr nahm mangels Alternative hingegen nicht ab.



99 7236 war die letzte in Thüringen eingesetzte Lok ihrer Reihe. Am 27. Februar 1973 hielt sie mit einem Güterzug an der Einfahrt Biberau.

FOTOS (2): SLG. MARKWART

So verkehrten noch bis Anfang 1973 täglich vier Zugpaare mit jeweils bis zu sechs Rollwagen und Begleitwagen. 99 7237 gab man als erste Lok am 22. Februar 1973 nach Wernigerode ab. Am 1. März wurden dann 99 7231 und 7235 abgestellt und im Juni in den Harz überführt. Mit 99 7236 rangierte man noch bis zum 1. April. Anschließend verblieb die Lok vorerst in Eisfeld, um von Oktober 1973 bis März 1974 den Abbauzug zu bespannen.



Beim Rangieren sprang die Lok dann aus dem vereisten Gleis. Entgleisungen traten ob des mangelhaften Oberbauzustands häufiger auf.

Mitte der 1960er-Jahre waren die Schwierigkeiten der ersten Jahre überwunden. Ohne größere Unregelmäßigkeiten versahen die großen Dampflokomotiven zuverlässig ihren Dienst zwischen Wernigerode, Schierke und Nordhausen. Eine Lok wurde in Benneckenstein stationiert, eine weitere in Hasselfelde. Es kam weiterhin zu gelegentlichen Entgleisungen, diese sind aber meistens durch Mängel der Gleisanlagen verursacht worden. Nur selten kam es zu schwereren Unfällen: 1968 kippte 99 244 infolge einer Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit nach Alkoholgenuss des Personals um, 1977 stürzte 99 7245 nach einem Schienenbruch eine Böschung hinab und 1982 brannte die ölgefeuerte 99 0232 im Lokschuppen Benneckenstein aus. Der angetrunkene Schuppenheizer war nächtens über das rechtzeitige Wiederanstellen des Ölbrenners hinweggeschlummert und hatte mit Putzwolle nachhelfen wollen.

Die Idee, auch die stark geforderten Meterspurloks auf Ölfeuerung umzubauen, war nicht neu. Schon 1965 gab es dazu

Sieben Jahre mit Ölfeuerung

erste Ansätze. Die Entwicklung wurde aber wegen der bis dahin ungeklärten Finanzierung erst 1974 in Angriff genommen. Den Anfang machte das Raw Görlitz dann 1976 mit 99 0244 als Versuchsmaschine und im Juli 1977 mit 99 0237 als erste Lok der Serienausführung. Als 17. Lok verließ 99 0246 noch Anfang 1981 mit neuer Schwerölfeuerung das Raw – als andernorts die Abstellung von Ölern der Reihen 01^{5}, 03^{10}, 44, 50 und 95 aufgrund der Ölkrise schon absehbar war. Mit der Entscheidung, die 99^{23-24} wieder auf Kohlefeuerung zurückzubauen, ließ man sich bis August 1982 Zeit, hätte sie die DR doch ohnehin am liebsten längst durch Diesellokomotiven ersetzt. Aber diese konnte

FOTO: HANS-JOACHIM LANGE

Die Morgensonne hat Mühe, in Hasserode den winterlichen Nebel am 20. Februar 1982 zu durchdringen, während sich die ölgefeuerte 99 0232 mit P 69751 nach Schierke aufmacht.



FOTO: STEFAN GOTHE

Auf Kohlefeuerung zurückgebaut, ist 99 7244 im Frühjahr 1983 mit ursprünglichem Wagenpark bei Niedersachswerfen unterwegs.

Zur Mittagszeit begegnete 99 7234 am 22. März 2012 in Drei Annen Hohne ihrer Ahnin 99 222.

die schwächelnde DDR-Wirtschaft nicht hervorbringen. Mit der abgebrannten 99 0232 leitete das Raw Görlitz Ende 1982 den Rückbau ein. Die letzte Lok mit Ölfeuerung war 99 0233, die erst im April 1984 wieder per Schaufel beschickt werden musste. Die Einsatzzeit der Harzer Ölloks dauerte gut sieben Jahre. Neben der weit geringeren Belastung der Heizer hatte die Ölfeuerung eine Brennstoffeinsparung sowie eine durch Messfahrten ermittelte Leistungssteigerung auf bis zu 615 effektive PS zur Folge. Die rissanfälligen Rahmen wurden dadurch zusätzlich belastet. Nach über 40 Jahren ununterbrochenen Einsatzes war der Verschleiß zum Ende des 20. Jahrhunderts soweit fortgeschritten, dass sich die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), welche die gesamte Baureihe 1993 von der DR übernommen hatte, zur Ersatzbeschaffung von Rahmen und Zylindern gezwungen sah. Von einer Neukonstruktion nahm man aufgrund der zu erwartenden Kosten und längerer Entwicklungszeit Abstand. Also baute das Dampflokwerk Meiningen zwischen 2004 und 2012 zehn neue Rahmen als verbesserte Blechrahmenkonstruktion. Von dem dabei verwendeten höherwertigen Stahl erhoffte man sich eine längere Haltbarkeit. Tatsächlich halten die neuen Rahmen aber kaum länger als ihre Vorgänger. Inzwischen treten leider auch an den Ersatzrahmen Risse auf.

Die Instandhaltung sieht sich heute aber völlig veränderten Rahmenbedingungen ausgesetzt. „Eine Hauptuntersuchung (HU) hat zu Beginn der Zusammenarbeit mit Meiningen rund 250 000 D-Mark gekostet, heute bekommt man dieselbe Leistung kaum unter dem Vierfachen dessen", stellt Bernd Seiler, der HSB-Werkstattleiter, fest. „Bei der DR gab es einen großen Park an Reservefahrzeugen und



Heute fahren die 60 Jahre alten Maschinen nicht mehr allein aufgrund wirtschaftlicher Notwendigkeit, sondern vielmehr zum Vergnügen von Alt und Jung.

FOTOS: OLAF HAENSCH

Der Anblick der im Drängetal bergwärts stampfenden Dampfrösser erweckt auch im Oktober Begeisterung für die einzigartige Bahn.

während der Umläufe viel Pausenzeit für die Lokpflege zwischendurch. Aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen ist der Reservepark heute auf ein Minimum reduziert, ebenso die Pausenzeit der Lokpersonale. Bei der DR gab es ein Zentrallager in Magdeburg. Jede Woche kam ein Gbs-Wagen mit Ersatzteilen. Heute müssen wir alle benötigten Teile selbst lagern, haben dafür aber kaum Platz." Aber Seiler weiß auch um die heutigen Vorteile, denn die Beschaffung bestimmter Dinge sei einfacher geworden: „Wer gute Kohle will, kann

Hoher Unterhaltungsaufwand

diese auch kaufen. Wenn man dreiadrige Kupferlitze benötigt, dann bekommt man sie sofort und überall. Weißmetall 80 ist keine Mangelware mehr, nur noch teuer. Wir können heute ein Radreifenmaterial verwenden, welches eine längere Laufleistung der Maschinen ermöglicht und die Spurkranzschmierung bei den 1'E1'-Maschinen überflüssig macht."

Dennoch ist die Situation angespannt. „Wir versuchen, die Lokomotiven weitgehend in der eigenen Werkstatt am Laufen zu halten und ein Ausbesserungswerk nur im äußersten Notfall oder für die HU zu Hilfe zu nehmen. Die Maschinen sehen heute seltener ein Ausbesserungswerk von innen", sagt der Werkstattleiter. Die Dampflokunterhaltung muss heute nicht nur bei der HSB unter wirtschaftlichen Aspekten stattfinden und auch in Wernigerode wird nur noch ein tatsächlich benötigter Fahrzeugbestand betriebsfähig erhalten. Der geringe Reservebestand führt wiederum häufig zu Schnellreparaturen oder zu beschleunigtem Anheizen, was dem Kessel schaden kann. Durch eine hohe Anzahl oft sehr junger Heizer sowie unterschiedlicher Fahrweisen, welche die Lokführer jeweils als richtig erachten, fährt jede Lokmannschaft anders. Nicht immer kommt es zur optimalen Bedienung der Lokomotiven.

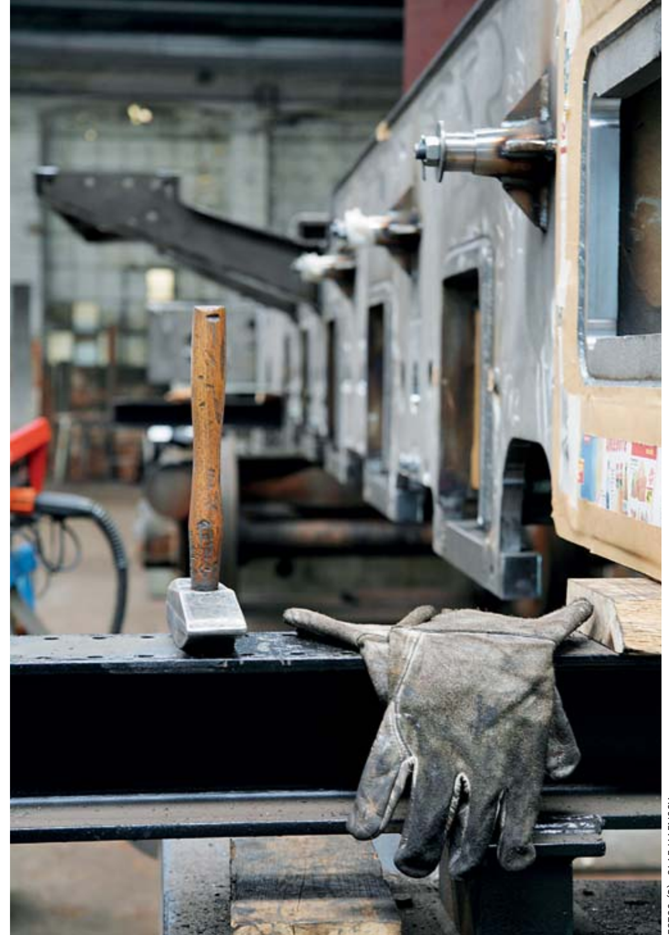


99 7245 und 99 7243 verließen am 21. März 2012 gemeinsam Eisfelder Talmühle, um wenig später getrennte Wege in Richtung Benneckenstein und Stiege zu nehmen.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Der sandgestrahlte Rahmen von 99 7239, die momentan zur Hauptuntersuchung in Meiningen weilt, weist allein an diesem Achslagerausschnitt drei geschweißte Altrisse sowie einen neuen Riss auf.


FOTOS (2): OLAF HAENSCH

Im Meininger Dampflokwerk hatte 99 7239 Anfang 2007 einen neuen Blechrahmen erhalten.

Aus Sicht der Werkstätten ist auch ein Kompetenzverlust zu beklagen. „Wir versuchen, das Wissen um die Dampflokomotive zu erhalten", sagt Bernd Seiler. „Den Ausbildungsberuf Lokomotivschlosser wie früher gibt es nicht mehr. Ohne breites Wissen geht Ingenieur- und Handwerkskunst verloren, die auch bei der Bewältigung der Alltagsprobleme zählt."

Nicht nur die Anforderungen an die Unterhaltung, sondern auch an die Maschinen selbst sind im 21. Jahrhundert keineswegs geringer, sondern vielmehr gestiegen. Im Selketal sind es durch die Gleisgeo-

Gestiegene Anforderungen

metrie die Anforderungen an ein hoch flexibles Laufwerk. Auf der Brockenstrecke ist es die Hochbelastung von Kessel, Triebwerk, Rahmen und Personal. Diese erreicht in der Spitze fast die zweifachen der 1963 festgelegten Werte: Die Züge haben eine Fahrplangeschwindigkeit von 30 km/h und ein Gewicht von 140 Tonnen. Im Brockenverkehr werden die in ihrer betriebsfähigen Anzahl dezimierten Maschinen über die Jahre deutlich stärker belastet: mit im Sommer elf täglichen Zugpaaren – jedes mit sieben bis acht statt der früher auf der Harzquerbahn üblichen fünf bis sieben Wagen – und während der ab Steinerne Renne insgesamt jeweils etwa 90-minütigen Beharrungsfahrt in der 1:30-Steigung. Sechs Maschinen sind seit mehreren Jahren ohne Fristen in den Lokschuppen in Wernigerode, Benneckenstein, Ilfeld und Hasselfelde kalt hinterstellt.

Wir schreiben das Jahr 2015, die Baureihe 99$^{23-24}$ ist noch vollständig erhalten und allein von der ersten Serie stehen in ihrem 61. Jahr noch immer fünf Loks unter Dampf und im täglichen planmäßigen Einsatz – beachtliche Tatsachen. Sollten die bulligen Maschinen mit ihrem eckig-herben Antlitz in hoffentlich noch ferner Zukunft einmal nicht mehr durch den Harz dampfen, wird man sie als wahre Brockenlokomotiven in Erinnerung haben. Aus dem Anlass „60 Jahre Brockenlok" hat die HSB für den 18./19. April, 16./17. Mai und 13./14. Juni 2015 spezielle Fotosonderfahrten auf dem gesamten Netz sowie eine Fotoausstellung in Wernigerode Westerntor am 17. April 2015 angekündigt. □ *Olaf Haensch*



Die laufende Instandhaltung der HSB-Lokomotiven erfolgt in der bahneigenen Werkstatt in Wernigerode Westerntor. Hier prüft ein Mitarbeiter die Einströmrohre auf festen Sitz.

Ende der Romantik

Die Lahntalbahn, eine der schönsten Bahnstrecken Deutschlands, wird grundlegend modernisiert und verliert ihre alte Stellwerkstechnik.



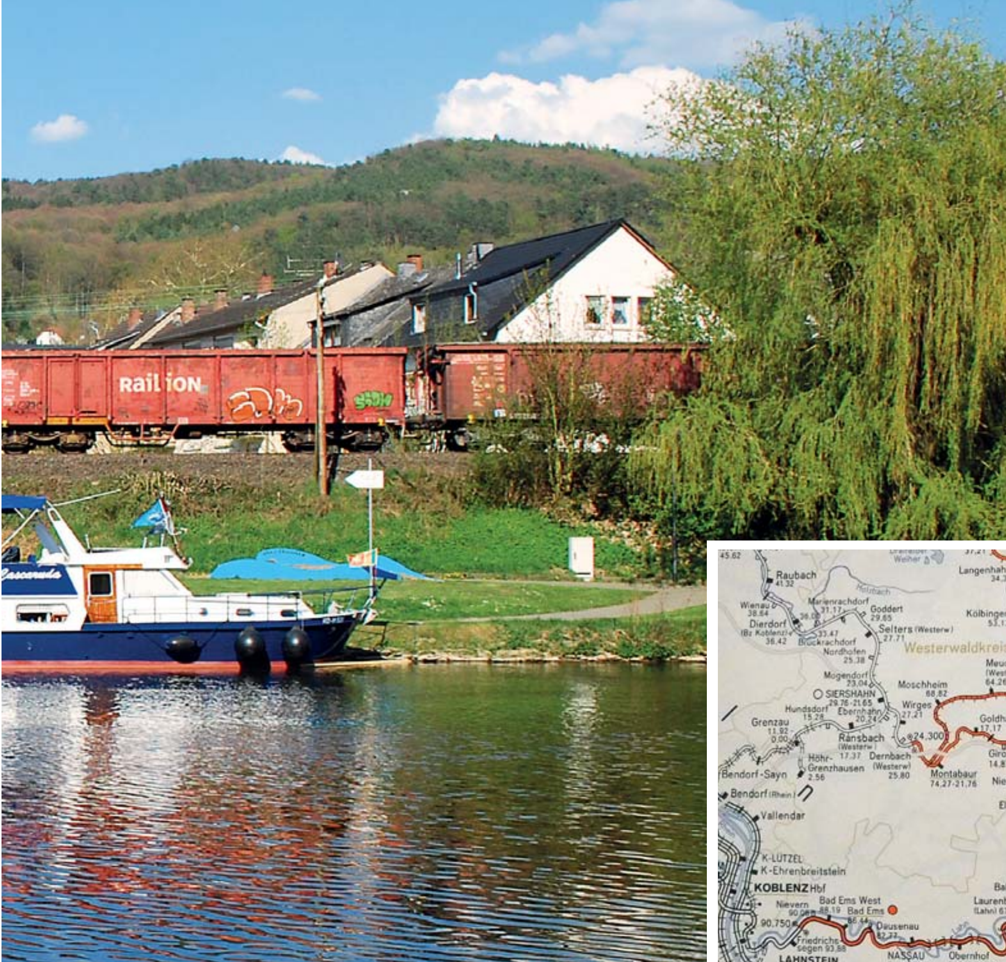
FOTOS (2): ROLAND WIRTZ

Schlösser, Burgruinen, malerische Dörfer, romantische Bilderbuchlandschaft: All dies macht das Lahntal zu einer der schönsten Regionen Deutschlands. Der Lahntalradweg lädt zu einer Tour abseits der Großstadthektik ein; Freunde des Kanusports finden in dem idyllischen Flusstal ein ideales Revier. Für den Bahninteressierten ist eine Zugfahrt von Koblenz über Limburg nach Wetzlar wie eine Reise in die Vergangenheit. Telegrafenmasten säumen einige Streckenabschnitte, und in fast allen kleineren Zwischenstationen gibt es noch örtliches Personal, mechanische Stellwerke und Formsignale. Hier hat die oft anonyme Aktien-Bahn noch ein menschliches Antlitz. Offiziell steht das Personal der DB Netz AG dem Fahrgast allerdings nicht mehr als Ansprechpartner zur Verfügung. Schon vor Jahren wurden die Vorhänge an den ehemaligen Fahrkartenschaltern dauerhaft zugezogen.

Die Rationalisierungsbestrebungen der DB AG sind auch an der Lahntalbahn nicht ganz spurlos vorbeigegangen. „Dynamische Schriftanzeiger" (DSA), die von einer fernen Zentrale gesteuert werden, sind an einigen Stationen schon in Betrieb. Zum Ende der Bundesbahnzeit verschwanden in vielen Bahnhöfen die Gleisanlagen für den örtlichen Güterverkehr. In der Folge wurden viele Bahnhöfe zu Haltepunkten zurückgebaut. Aus Fahrdienstleiterstellwerken wurden Blockstellen mit nur noch einem Signalhebel je Fahrtrichtung und teilweise einer Schrankenkurbel. Viele Wärterstellwerke am jeweils anderen

Tonverladung in Löhnberg

Örtliches Güteraufkommen gibt es heute, außer am Knoten Limburg, nur noch in Löhnberg. Werktags wird dort Ton verladen, den Lkw aus den Gruben dorthin transportieren und direkt über eine Hochrampe in Güterwagen kippen. Den Verschub erledigt eine sogenannte Spillanlage: Eine Motorwinde zieht die Waggons mit einem Stahlseil, das über Umlenkrollen geführt wird, in die richtige Position. Die Zustellung und Abholung der Wagen erfolgt von Limburg aus am frühen Morgen.



Auf der Lahntalbahn verkehren seit einigen Jahren wieder durchgehende Güterzüge: Zwei Loks der Baureihe 261 (Gravita) fahren mit dem nachmittäglichen Güterzug von Limburg nach Koblenz bei Nassau an der Lahn entlang.

Dem Flusslauf folgend, schlängelt sich die Lahntalbahn von Koblenz nach Wetzlar und bietet dem Bahnreisenden abwechslungsreiche Eindrücke.



Bahnhofsende wurden überflüssig. Einige davon sind noch erhalten. Im kleinen Ort Miellen zwischen Friedrichssegen und Nievern ist gar noch ein klassischer Schrankenwärterposten mit kurbelbedienter Schranke in Betrieb.

In den vergangenen Jahren wurden bereits mehrere Tunnel mit wunderschönen Portalen saniert. In den kommenden Osterferien werden nun die ersten vorbereitenden Arbeiten für die Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks (ESTW) „Untere Lahn" ausgeführt. Das ESTW mit Standort Diez soll ab 24. August 2015 den Abschnitt von dort bis Friedrichssegen steuern und alle mechanischen Anlagen ersetzen. Die Stellwerkstechnik an dem mindestens genauso schönen Abschnitt zwischen Limburg und Wetzlar soll jedoch erst in einer zweiten Baustufe zu einem späteren Zeitpunkt modernisiert werden. Im Zuge der Modernisierungsarbeiten kommt es zwischen Koblenz und Limburg während der rheinlandpfälzischen Oster- und Sommerferien vom 26. März bis 12. April 2015 sowie vom 25. Juli bis zum 23. August 2015 teilweise zu erheblichen Einschränkungen im Bahnverkehr inklusive längerer Vollsperrungen. Das Erscheinungsbild der Bahnanlagen auf der unteren Lahntalbahn wird sich stark verändern. Grund genug, dieser einzigartigen Strecke jetzt noch einen Besuch abzustatten.

Zahlreiche Stationen an der Lahntalbahn verfügen noch über sogenannte Zwischenbahnsteige, die nur durch Überschreiten des am Empfangsgebäude beziehungsweise Hauptzugang gelegenen Bahnsteiggleises der Gegenrichtung erreicht werden können. Hält ein Personenzug an dem Zwischenbahnsteig, muss das Einfahr- oder Blocksignal am Gleis der Ge-

FOTO: JOACHIM SEYFERTH



Natürlich war auch der Schienenbus auf der Lahntalbahn anzutreffen, zwischen den Bahnhöfen warfen die Hänge des engen Flusstals sein Knattern dutzendfach zurück. Hier ein kurzer Aufenthalt im klassischen Ambiente des Bahnhofs Laurenburg am 5. Juli 1979.



Mit der für August 2015 geplanten Inbetriebnahme des ESTW „Untere Lahn" werden die mechanische Sicherungstechnik und die Telegrafenmasten von der Strecke Koblenz – Limburg verschwinden. Ein Lint-Triebwagen der Hessischen Landesbahn fährt als RB Koblenz – Limburg in den Bahnhof Nassau ein, der noch ein Überholgleis hat, welches auch erhalten bleiben soll.

genrichtung Halt zeigen, damit die Fahrgäste sicher ein- und aussteigen und das Gleis am Hausbahnsteig überqueren können. Dann ist die Strecke im Bahnhofsbereich betrieblich quasi eingleisig, obwohl zwei Streckengleise vorhanden sind. Diese Einschränkung der Streckenleistungsfähigkeit wird künftig bei einigen Stationen durch Außerbetriebnahme des Zwischenbahnsteigs und Neubau eines Außenbahnsteigs beseitigt. Eine andere Lösung ist die Verbreiterung des Zwischenbahnsteigs mit technischer Sicherung des Reisendenüberwegs durch eine Lichtzeichenanlage. Doch egal, welche Lösung realisiert wird: Örtliches Personal zur Reisendensicherung ist am Ende nicht mehr erforderlich.



Noch stehen in Balduinstein Formsignale und Telegrafenmasten. Ein 612 legt sich an der Bahnhofseinfahrt als RE Koblenz – Gießen in die Kurve und passiert dabei einen alten Wehrturm.

Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2014 endete nach 17 Jahren der Einsatz von Neigetechnikzügen im Lahntal. Der „Lahntalexpress" der DB AG (RE 25 Koblenz – Limburg – Gießen) wird nun nicht mehr von der Baureihe 612 übernommen, sondern von Talent- und Lint-Triebwagen. Um die Anschlüsse in den Taktknoten einhalten zu können, wurde der Halt in Eschhofen gestrichen. Trotzdem hat sich die Fahrzeit wegen der nun fehlenden Neigetechnik um wenige Minuten verlängert.

Jähes Ende der Neigetechnik im Lahntal

Bei den Regionalbahnen dominiert weiterhin der Lint. Zwischen Koblenz und Limburg hat DB Regio Südwest die Vectus Verkehrsgesellschaft abgelöst. Von Limburg nach Gießen fahren seit Dezember 2011 die gelb-rot-weißen Lint der Hessischen Landesbahn, die dort die VT 628 der DB AG verdrängt haben.

Seit einigen Jahren ist eine kleine Renaissance der gemischten Durchgangsgüterzüge zu erleben. In den 70er- und 80er-Jahren waren noch Köfs der Baureihen 323 und 332/333 damit beschäftigt, die Anschlüsse und Ladestraßen an den kleinen Bahnhöfen zu bedienen. Das ist längst Geschichte, und die Nebengleise für den



FOTO: JOACHIM SEYFERTH

517 006/817 604 als N 6976 am 10. Mai 1980 im Hp Arfurt: Die Batterie-Eisenbahn trifft Wellblech-Architektur am einsamen Haltepunkt neben der Lahn.



FOTO: JOACHIM SEYFERTH

Zigarre am Abend: Die flache Lahntalbahn war ein optimales Einsatzgebiet für die schweren Akku-Triebwagen der Baureihe 517, bevor diese zwischen 1980 und 1983 auf der steigungsreichen Aartalbahn verschlissen wurden. Im Bahnhof Weilburg wartet am 1. März 1980 ein Abendzug auf die Ausfahrt und Weiterfahrt bis Gießen.

Güterverkehr sind fast vollständig verschwunden. Trotzdem rollen heute so viele Güterwagen wie wohl schon seit den 70er-Jahren nicht mehr durch das untere Lahntal. Paradox? Nein. Ursächlich dafür ist die Neuorganisation des Einzelwagenverkehrs im Raum Gießen seit dem Fahrplanjahr 2005. Dieser wurde früher Richtung Kassel oder Frankfurt abgefahren. Wegen der starken Auslastung der Strecke Gießen – Friedberg (– Frankfurt) werden die Fern-Güterzüge des Einzelwagenverkehrs seitdem von der Drehscheibe Wetzlar Gbf abgefertigt und über die untere Lahntalbahn nach Koblenz-Lützel geleitet. Der Einzugsbereich des Wetzlarer Güterbahnhofs reicht bis Dillenburg, Frankenberg, Nieder-Ofleiden, Butzbach und Friedberg.

Bis 2011 wurden die durchgehenden Güterzüge im Lahntal meist von der Baureihe 225 bespannt, die schließlich von der 294 abgelöst wurde. Heute dominieren Gravitas (Baureihe 261). Zwischen Koblenz-Lützel und Limburg fährt DB Schenker werktags außer samstags zirka fünf Zugpaare, zwischen Limburg und Wetzlar Gbf etwa drei. Die meisten Züge verkehren am frühen Morgen oder am späten Abend.

Viele der Orte entlang der Lahn lohnen den Besuch, so wie etwa das Städtchen Nassau, das stellvertretend für die anderen sehenswerten Gemeinden steht. Auch

Markante Burgen und pittoreske Gemeinden

über Nassau erhebt sich historisches Gemäuer: die gleichnamige Burg mit ihrem markanten Bergfried und den hervorkragenden Wachtürmen. Von dort hat man einen herrlichen Ausblick auf die umgebende Landschaft. Der Bahnhof verfügt über drei Hauptgleise und ist damit die einzige Betriebsstelle zwischen Niederlahnstein und Limburg, an der man noch einen Zug auf die Seite nehmen kann. Dies ist insbesondere für Güter- und Sonderzüge von Bedeutung, zumal der Abschnitt bis



FOTOS (3): ROLAND WIRTZ

Papierzug der Brohltalbahn

Ein besonders interessanter Güterzug ist der Papierzug der Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH (BEG) vom Gbf Koblenz-Mosel nach Limburg und zurück. Hier kommt oft die grün lackierte V 90 der BEG zum Einsatz, die im Frühjahr 2013 im DB-Werk Bremen untersucht und aufgearbeitet wurde. Der Papierzug verkehrt in der Regel werktags außer dienstags und samstags. Er verlässt Koblenz am frühen Morgen gegen 4 Uhr und fährt je nach Ladetätigkeit vormittags oder mittags wieder von Limburg zurück.

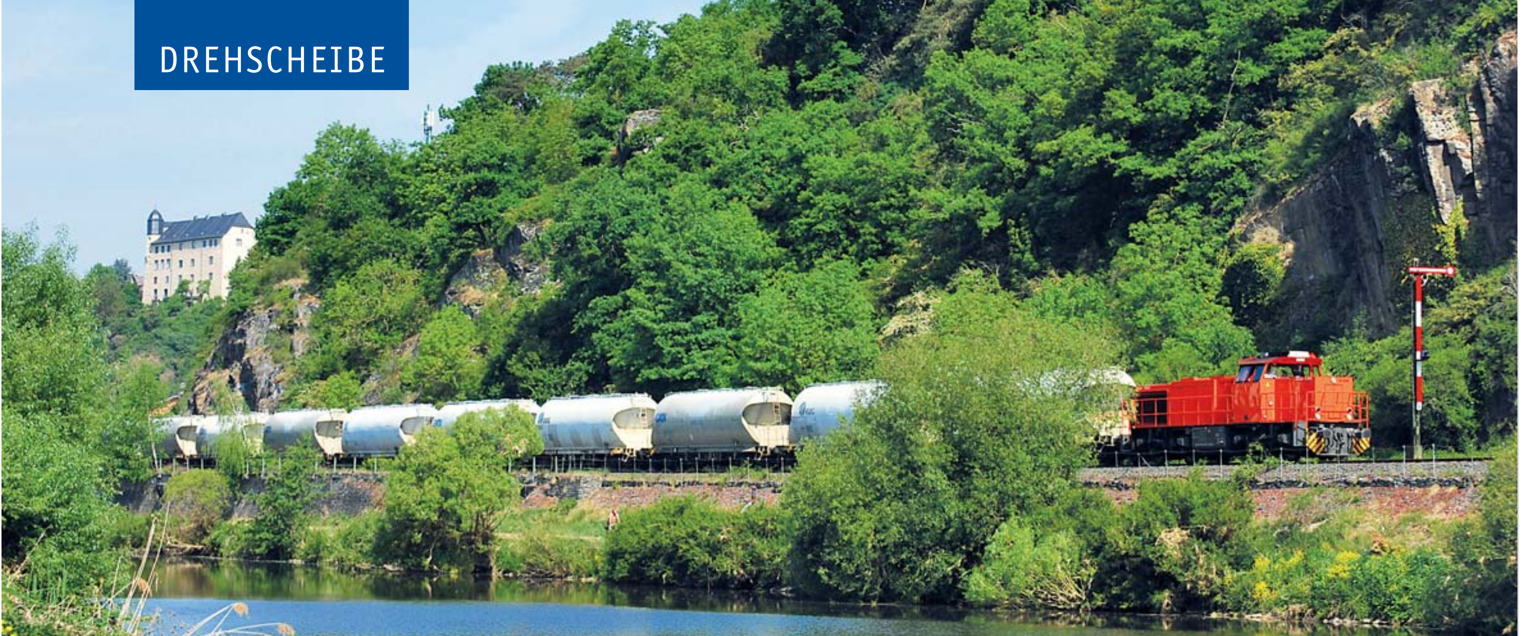


FOTO: ROLAND WIRTZ

Kerkerbachbahn: Reaktivierung für Kalkverkehr

In Kerkerbach zweigt eine kurze Nebenbahn von der Lahntalbahn ab, die früher bis Dehrn führte. Von 2000 bis 2009 lagen die Gleise im Dornröschenschlaf, bis sich die Firma Schaefer Kalk GmbH & Co KG wieder für die Reaktivierung des Gleisanschlusses entschied. Nun fahren mehrmals pro Woche (Mo, Di, Do, Sa) Güterzüge vom Kalkwerk Steeden über Wetzlar zur BASF in Ludwigshafen. Der Leerzug erreicht das Kalkwerk in Steeden vormittags. Nach einem kurzen Rangieraufenthalt verlässt eine beladene Zuggarnitur wieder das Werk.

zum Nachbarbahnhof Dausenau nur noch eingleisig ist. Das Überholgleis soll erhalten bleiben. Die Bahnsteiganlagen werden jedoch komplett neu und umgebaut. Das Bahnhofsgebäude verliert mit der Inbetriebnahme des ESTW seine letzte verkehrliche Funktion. Noch beherbergt es das mechanische Fahrdienstleiterstellwerk. Im Bahnhofsbereich und darüber hinaus stehen noch Telegrafenmasten, am östlichen Bahnhofsende verrichtet der Weichenwärter seinen Dienst. Direkt gegenüber dem Bahnhof liegt die Firma Leifheit. Früher sorgten der Haushaltswarenhersteller und die Güterabfertigung für einen regen Frachtverkehr: In Nassau war eigens eine Köf stationiert, die mehrmals täglich zweiachsige Güterwagen in den Gleisanschlüssen bereitstellte. Heute läuft der Warenverkehr über die Straße; die brach liegenden Nebengleise sollen abgebaut werden.

Der 245 Kilometer lange Lahntalradweg führt von der Quelle im Siegerland (zehn Kilometer westlich von Bad Laasphe) bis zur Mündung in den Rhein bei Lahnstein. Die untere Lahntalbahn begleitet er

Die Bahn mit dem Fahrrad erleben

von Niederlahnstein bis Wetzlar, wobei jedoch einige Abschnitte bei Limburg und Wetzlar abseits der Bahn verlaufen. Dasselbe gilt für den Abschnitt zwischen Laurenburg und Balduinstein. Hier nutzen Radler gerne die Regionalbahn, um den steigungsreichen Abschnitt über den auf den Höhen gelegenen Ort Holzappel zu umgehen. Wer die nun zur Modernisierung anstehende Strecke Koblenz – Limburg mit dem Fahrrad erkunden möchte, dem sei der Lahntalradweg auf dem Abschnitt von Friedrichssegen bis Nassau empfohlen. Auf der ersten Etappe bis Nievern sollte man aber vom Lahntalradweg abweichen und südlich der Lahn über Miellen fahren, um den bereits erwähnten letzten klassischen Schrankenposten zu besuchen.

Noch schöner ist der Lahntalradweg östlich von Limburg auf dem Abschnitt von Kerkerbach bis Weilburg. Aber dort hat man noch etwas mehr Zeit, das Flair der alten Eisenbahn zu genießen, da dieser Abschnitt zumindest nicht kurzfristig in das ESTW einbezogen wird. Informationen zum Lahntalradweg inklusive einer Karte gibt es hier: www.gastlandschaften.de/



Balduinstein

Der kleine, idyllische Ort Balduinstein, tief unterhalb des Schlosses Schaumburg gelegen, lädt mit seiner Burgruine, der gepflegten Lahnpromenade und seiner gemütlichen Gastronomie zu einem Ausflug ein. Von der Restaurant-Terrasse eines Hotels am gegenüberliegenden Ufer hat man einen schönen Blick auf die Lahntalbahn vor einer malerischen Kulisse mit Burgruine und Kirche. Dort gibt es auch noch Telegrafenmasten. Das für den kleinen Ort großzügig dimensionierte Bahnhofsgebäude wird mit der Inbetriebnahme des ESTW jede verkehrliche Funktion verlieren. Zurzeit bietet es den Reisenden noch einen komfortablen Witterungsschutz, den künftig ein kleiner Warteunterstand auf dem modernisierten Bahnsteig übernehmen wird. Das Bahnhofsgebäude steht unter Denkmalschutz; das mechanische Stellwerk im Dienstraum des Bahnhofsgebäudes ist ebenfalls Teil des Denkmals und soll nach dessen Außerbetriebnahme erhalten bleiben. Heute bedient der Fahrdienstleiter die langen Schrankenbäume noch mit einer Kurbel. Das Wärterstellwerk „Bo“ (Balduinstein Ost) am anderen Bahnhofsende ist schon längst außer Betrieb. Um die Sanierung kümmert sich der Verein „ArGe Mechanische Stellwerke e. V.“

FOTOS (3): JOACHIM SEYFERTH



Ein kleiner Betriebsmittelpunkt der Lahntalbahn war Weilburg, in Modellbahnkreisen dank Bahnbetriebswerk und interessantem Gleisplan auch ein beliebtes Objekt zum Nachbauen. Und natürlich müssen auch Eisenbahner auf Züge warten (27. Februar 1984).

urlaubsthemen/radfahren/radfernwege/lahn-radweg.

Die anstehenden Umbaumaßnahmen betreffen sogar die Aartalbahn: Im Bahnhof Diez wird der schon lange nicht mehr befahrene Abzweig zur Aartalbahn Richtung Wiesbaden künftig in das ESTW eingebunden. Grund sind konkrete Pläne, die Aartalbahn bis Zollhaus (kurz vor der hessischen Landesgrenze) für den Schienenpersonennahverkehr zu reaktivieren. 2017 könnten dort nach über 30 Jahren wieder die ersten Personenzüge rollen. Ei-

Bald wieder Verkehr auf der Aartalbahn?

ne Reaktivierung des hessischen Teils über Bad Schwalbach nach Wiesbaden steht jedoch in den Sternen. Der Verein Nassauische Touristik-Bahn e.V. bemüht sich um die Trassensicherung und touristische Verkehre im hessischen Teil der Aartalbahn. Nachdem im November 2009 ein Lastwagen gegen eine Eisenbahnbrücke geprallt war, musste diese gesperrt werden. Für die Nassauische Touristik-Bahn bedeutet dies, dass ihre Züge bis zu einer Instandsetzung oder einem Neubau der Brücke nicht auf der Aartalbahn eingesetzt werden können.

Im Rahmen der Streckenmodernisierung im Lahntal soll der Haltepunkt Bad Ems durch den Einbau einer früher schon einmal vorhandenen Weichenverbindung wieder zu einem Bahnhof aufgewertet werden, so dass dort Züge enden und beginnen können. Zwei zusätzliche Personenzugpaare zwischen Koblenz und Bad Ems sollen nach Abschluss der Arbeiten eingelegt werden. □ *Roland Wirtz/al*



Eigentlich eine Kulisse für Dampfloks: Hier hat sich eine V 100 alias 212 089 ins Motiv gemogelt (7. September 1982).

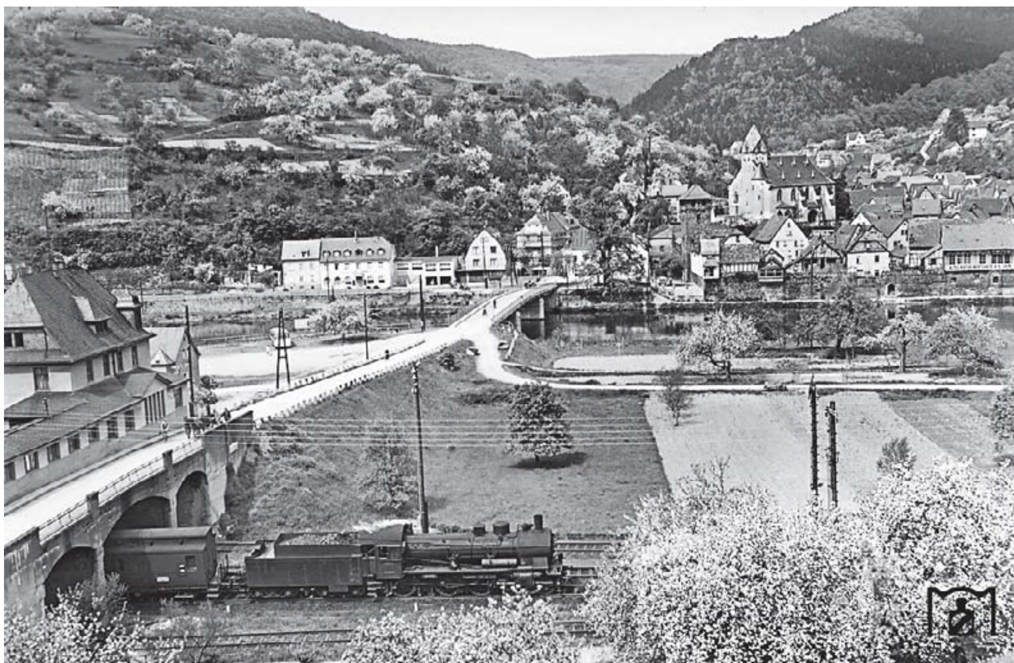


FOTO: CARL BELLINGRODT/SLG. VGBAHN

38 2058 vom Bw Koblenz/Mosel bespannt am 2. Mai 1952 im vorfrühlingshaften Lahntal bei Dausenau den P 1467.

Mit dem MODELLEISENBAHNER unterwegs …

Einladung



FOTO: JULIAN DÜLL

17. Mai: Ganz im Norden: Die Angelner Museumsbahn

Die Angelner Dampfeisenbahn ist Deutschlands nördlichste und zugleich Skandinaviens südlichste Museumsbahn, denn der größte Teil unserer Fahrzeuge stammt aus Norwegen und Schweden.

Anmeldeschluss: 1. Mai 2015

Treffpunkt(e): Hamburg Hbf an der DB-Information um 8.30 Uhr. Zustieg in Elmshorn, Neumünster und weiteren Stationen möglich. Sie bekommen nach Anmeldung Post mit dem verbindlichen Tagesablauf incl. Abfahrtszeiten von uns.

Leistungen: Bahnfahrt mit regulären Zügen, Reisebegleitung, Dampfzugfahrt und Blick hinter die Kulissen!

Preise: Erwachsene (15 - 103 Jahre) 39,50 Euro
Kinder (6 bis 14 Jahre) kostenfrei



FOTO: RICHARD BEHRBOHM

12. April: Mit Volldampf durch den Südschwarzwald

Wir fahren mit der überregional bekannten Museumsbahn im Südschwarzwald und besichtigen das Sauschwänzlebahn-Museum.

Anmeldeschluss: 30. März 2015

Treffpunkt(e): Freiburg Hbf an der DB-Information: 11.30 Uhr. Zustieg in Titisee, Donaueschingen und weiteren Stationen möglich. Auch aus der Region Stuttgart wird es eine begleitete Gruppenanreise geben.

Leistungen: Bahnfahrt mit regulären Zügen und Bussen, Reisebegleitung, Dampfzugfahrt und Museumsbesuch, kleiner Empfang.

Preise: Erwachsene 39,50 Euro
Kinder (6 bis 14 Jahre) kostenfrei

16. April: Blick hinter die Kulissen: Das HKM-Stahlwerk in Duisburg

Zwölf Prozent des insgesamt in Deutschland erzeugten Rohstahls werden in Duisburg produziert. Wir machen eine exklusive Werksführung.

Anmeldeschluss: 30. März 2015

Treffpunkt: Köln Hauptbahnhof an der DB-Information: 12.00 Uhr. Eine eigenständige Anreise nach Duisburg Hauptbahnhof ist möglich.

Leistungen: Bahnfahrt mit regulären Zügen ab Köln nach Duisburg Hauptbahnhof, Transfer ins Werk und Beförderung im Werk mittels Kleinbus, Führung im Stahlwerk und Versicherung (!), Reisebegleitung.

Preise: Erwachsene und Jugendliche ab 16 Jahren 39,50 Euro; Jugendliche unter 16 Jahren haben leider keinen Zutritt.



FOTO: HKM-STAHL

Anmeldungen und Informationen bei Korbinian Fleischer in der MEB-Redaktion unter Tel. (08141) 53481-245 oder E-Mail: reise@modelleisenbahner.de

Begegnungsstätten

Christian Höhn: „One Station – Poesie der Bahnhöfe". Verlag für Moderne Kunst, Wien 2014. ISBN 978-3-86984-539-5, 60 Seiten, 16 Farb- und 9 Schwarzweißabb.; Preis: 20 Euro.



◗ Im Auftrag des DB-Museums Nürnberg fotografierte Christian Höhn Bahnhöfe, die in der Weltliteratur eine Rolle spielten, beispielsweise den Pariser Gare du Nord, die New Yorker Grand Central Station, den Dresdener Hauptbahnhof oder die Station Gornergrat in der Schweiz. Zur daraus entstandenen Ausstellung, welche das Museum noch bis zum 31. Mai 2015 zeigt, erschien ein Ausstellungskatalog, der neben der Präsentation der Lichtbilder Christian Höhns einige Informationen zu den von ihm besuchten Bahnhöfen enthält. Daneben kann der Leser eine kleine literarische Weltreise unternehmen, enthält das Buch doch kurze Auszüge aus Büchern wie Uwe Tellkamps „Der Turm", Leo Tolstois „Anna Karenina" oder „Maigrets Memoiren" von Georges Simenon, eben jenen Werken, in denen die von Höhn porträtierten Bahnhofsbauten Stätten der Begegnung oder des Abschieds waren. *oh*

Fazit:* *Christian Höhns Ausstellung fürs heimische Wohnzimmer

In der Mitte Deutschlands

Lutz Münzer (Herausgeber): „Vom Drachen zur Regio Tram – Eisenbahngeschichte in der Region Kassel", Euregio Verlag, Kassel 2014. ISBN 978-3-933617-56-9, 160 Seiten, 49 Farb- und 53 Schwarzweißabb.; Preis: 20 Euro.



◗ Regionale Eisenbahngeschichte mit fundierten Beiträgen von Prof. Dr. Günter Klotz, Dr. Volker Knöppel, Dr. Klaus-Peter Lorenz, Dr. Folckert Lüken-Isberner, Prof. Rainer Meyfahrt, Dr. Lutz Münzer und Klaus Schulte sowie Peter Zander. Erschienen ist das Buch in der Reihe „Die Region trifft sich – die Region erinnert sich" der Kassler Sparkasse. Die namhaften Autoren haben Texte verfasst, die selbst für Ortsfremde interessant sind und nicht nur Fakten aufzählen, sondern die Leser bei der Lektüre fesseln. Bislang unbekannte Zusammenhänge und Sachverhalte erscheinen plötzlich in einem ganz anderen Licht. Das Buch erzeugt den Wunsch, die Region Kassel mit der Regio Tram und der Museumsbahn Hessencourrier zu erkunden. *kf*

Fazit:* *Sehr gute Zusammenfassung der Eisenbahngeschichte in der Region Kassel zu einem unschlagbaren Preis

Auf schmaler Spur durchs Erzgebirge

Autorenkollektiv/Holger Drosdeck: „Unterwegs im Thumer Schmalspurnetz", Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e. V., Schönheide 2014. 80 Seiten, 112 Farb- und 25 Schwarzweißabbildungen; Preis: 17,90 Euro.



◗ Schon wieder sächsische Schmalspur? Ja gerne, wenn höchst interessante und längst verschwundene Strecken in Bild und Wort wieder lebendig werden. Das Thumer Netz im Erzgebirge konnte mit bemerkenswerten Bauwerken trumpfen: Das Greifenbachtalviadukt war Deutschlands größte Schmalspur-Brücke, in Thum stand Sachsens größter Schmalspur-Lokschuppen. Eindrucksvolle Motive und Erzählungen machen die Broschüre zu einer spannenden Lektüre, die man gerne öfters zur Hand nimmt, auch als Modellbahner, wenn es um Motivsuche für neue Anlagenprojekte geht. Leider fehlt ein Übersichtsplan. Der zweite Teil mit dem Schwerpunkt Wilischtalbahn wird mit Spannung erwartet. *abp*

Fazit:* *Eine Bilder- und Ideen-Fundgrube

Dieselparadies

Christoph Riedel: „Mit der Bundesbahn durchs Sauerland". DGEG Medien, Hövelhof 2014. ISBN 978-3-937189-83-3, 132 Seiten, etwa 150 Farbabbildungen; Preis: 27,80 Euro.



◗ Wer Fotos von Dampflokomotiven erwartet, wird im unlängst erschienenen Bildband von Christoph Riedel nicht fündig werden. Ist es doch der Ära der 80er- und frühen 90er-Jahre mit den von verschiedensten Dieselloks bespannten oder aus Schienenbussen gebildeten Bundesbahnzügen gewidmet. Auch diese Zeit ist im Sauerland wie jene der qualmenden Stahlrösser längst Geschichte. Die Gliederung des Buches in drei übergeordnete Kapitel orientiert sich an den beiden Hauptstrecken durch das Sauerland, der Ruhr-Sieg-Strecke und der Oberen Ruhrtalbahn sowie der früheren Hauptstrecke Brügge – Hagen. Von diesen Bahnen ausgehend, werden die abzweigenden Nebenstrecken abgehandelt. Die Aufnahmen führen nicht nur die reizvolle Landschaft des Sauerlandes, sondern vor allem die Vielfalt des früheren Eisenbahnbetriebs und die Vollständigkeit damaliger Bahnanlagen vor Augen. Kurze Texte geben einen Überblick zur Geschichte und zu wesentlichen Eckpunkten des Verkehrs auf den vorgestellten Strecken. Die Erläuterungen zu den Bildern helfen auch dem wenig Ortskundigen bei der Orientierung und bieten ergänzende Hinweise zum fotografierten Geschehen. *oh*

Fazit:* *Sauerländische Bahnlandschaft vor der DB AG-Ära

Am 2. September 1992 ist 614014 gerade bei Velden im Pegnitztal unterwegs. Die Fahrgäste in Oberfranken und Umgebung entwickelten durchaus eine Zuneigung zu ihren speziellen Zügen.

Die Zeit vergeht. Ende 2014 sind sowohl in Italien (ETR 450) als auch in Deutschland (VT 610) die Pendolino-Neigezüge der ersten Seriengeneration auf das Abstellgleis gerollt. Wir blicken zurück auf die Geschichte der Pendolini.

TEIL I

ZU-NEIGUNG



Solo-Triebwagen ETR Y0160 als Erprobungsträger für Gyroskop-basierte Fiat-Neigetechnik bei der Präsentation (5. Oktober 1971).

Das römische Verkehrsministerium hatte 1967 Fiat Divisione Ferroviaria einen Entwicklungsauftrag zur Neigezugtechnik erteilt. Dies war anfangs etwas widersprüchlich, denn ausgerechnet Italien war das erste europäische Land, das dem Beispiel des japanischen Shinkansen folgte und eine Neubaustrecke für 250 km/h in Angriff nahm (Direttissima Rom – Florenz). Für die sekundären Hauptverbindungen strebte man damals dessen ungeachtet Fahrzeitstraffungen für einzelne Rapidozüge durch fahrzeugseitige Innovationen an. Der bis 1973 noch in Turin ansässige Eisenbahnbereich von Fiat schritt 1969 zur Realisierung eines Erprobungsträgers in Form eines vierachsigen Solo-Elektrotriebwagens. Der in Cremeweiß, Schiefergrau und Signalrot lackierte Y0160 wurde im Oktober 1971 vorgestellt.

Dieser 250 km/h schnelle Ur-Pendolino fuhr auf neu entwickelten Schwanenhals-Drehgestellen, bei denen, wie bei allen späteren Pendolini, jeweils nur die innenliegende Achse über Kardan durch einen unter dem Kasten längs aufgehängten Motor angetrieben wurde. Der nach oben verjüngte Aufbau mit flugzeug-ähnlichen Schnauzen war über eine Lenkeraufhängung in Trapezform um zehn Winkelgrade neigbar, ohne dass in irgendeiner Pendelposition das normale Umgrenzungsprofil



FOTO: WERKSFOTO/SLG. PETROVITSCH

Parallel zum italienischen Pendolino ETR 401 entstand in der Kooperation Fiat/CAF in Spanien ein Breitspur-Pendant als 443-001 der RENFE, mit farbbezogenem Spitznamen Platanito (Banane).

überragt worden wäre. Die wesentliche Neuerung gegenüber früheren, mehr oder weniger fehlgelaufenen Neigezug-Experimenten anderenorts war bei Fiat die Einleitung der Aktivneigung durch ein Gyroskop (Neigungsmesser auf Kreiselbasis) auf der führenden Achse, das die beginnende Überhöhungsrampe erkannte. Der Y 0160 absolvierte von 1972 bis 75 an etwa 150 Tagen Probefahrten mit bis zu 248 km/h.

Die Grundform des Y 0160 wurde auf den ersten vierteiligen Fahrgast-Neigezug ETR 401 übertragen, der lange nach seiner Indienststellung bei den FS mit den geschleppten Vorführfahrten in Deutschland, Österreich und der Schweiz zwölf bis 16 Jahre später auch hierzulande bekannt wurde. Bei allen Pendolini der frühen Generation waren die hydraulischen Neigeaktoren vertikal eingebaut. Der ETR 401 wurde als Kombination zweier autarker Zweiwagen-Einheiten in Vielfachsteuerung konzipiert, bei denen die Traktionsausrüstung zwecks Achslastausgleichs auf beide Wagen aufgeteilt ist. Die Probefahrten des ersten Halbzugs (hinten mit beigestellter Rückführlok) begannen bereits im Juni 1975, erst im April 1976 wurde er mit dem zweiten Zugteil vereinigt.

Der silbergrau-blaue ETR 401 nahm schon ab 2. Juli 1976 den Planeinsatz mit Fahrgästen als Erste-Klasse-Rapido Roma Termini – Ancona (871/872) auf, begrenzt aber auf zwei Zugpaare pro Woche. Neigezug-Experimente mit Fahrgästen an Bord? Zweifellos nutzte Fiat den Rapido-Einsatz zur laufenden Optimierung der Regelalgorithmen, doch waren die Mehrgeschwindigkeiten im Bogen auf 10 km/h begrenzt. Im Direttissima-Abschnitt bis Orte konnte der ETR 401 mit 180 km/h verkehren.

Von 1982 an wurde der ETR 401 aus dem fahrplanmäßigen Einsatz zurückgezogen und diente nur als Erprobungsträger für die künftigen Pendolino-Langzüge ETR 450, die zunächst elfteilig für Rom – Mailand und fünfteilig für Verkehre nach Süditalien in Planung standen.

Der zweite Frühling für den ETR 401, Baujahr 1975, kam 1987 mit dem deutschen Interesse an der Pendolino-Technik.

VORFÜHRFAHRTEN ITALIENISCHER PENDOLINI 1987 BIS 1991

Die Vorführ- und Messfahrten auf Strecken der DB, ÖBB und SBB erfolgten in fester Zusammenstellung: Zuglok, gefolgt von FS-Heizgeneratorwagen des Depots Siena (Energieversorgung, 3 kV-Gleichspannung über Heizleitung für die Hilfsbetriebe/Neigehydraulik des Pendolino) und DB-Messwagen aus Minden und ETR 401 (jeweils gezogen, Rücküberstellung geschoben mit maximal 80 km/h):

- **13. bis 31. Juli 1987:** DB; Trier – Dillingen und Eichstätt – Treuchtlingen (mit DB-120 001)
- **6. bis 8. April 1988:** ÖBB; Wörgl – Zell am See – Bischofshofen (mit DB-111 050)
- **9. bis 12. April 1988:** DB; Nürnberg – Hof (mit 2 x 218) und Nürnberg – München (mit 120)
- **17. bis 21. Oktober 1988:** ÖBB; St. Veit a. d. Glan – Knittelfeld (– Gleisdreieck St. Michael) mit DB-111 050, Vorführfahrt mit geladenen Gästen am 21. Oktober 1988 von St. Veit bis Graz Hbf.
- **29. bis 31. Oktober 1988:** DB; Stuttgart – Engen (mit 111 050, Richtungswechsel über Gleisdreieck Immendingen – Tuttlingen im Schlepp 218), Vorführfahrt am 31. Oktober 1988 bis Singen.
- **Oktober 1989:** Probefahrten mit eigener Kraft unter 3 kV-Gleichstrom bei der CSD; auf der Retourfahrt von Prag erfolgten Vorführfahrten Nürnberg – Hof und im Raum Ludwigshafen.
- **4. bis 6. Februar 1991:** SBB; Gümlingen – Langnau i. E. – Wolhusen (mit Re 4/4 IV 10102)
- **7. bis 14. Februar 1991:** BLS; Spiez – Brig (mit SBB Re 4/4 IV 10102)





FOTOS: HELMUT PETROWITSCH

FS-ETR 401, abfahrbereit neben ÖBB-4010.007 am 21. Oktober 1988 in Graz Hbf, allerdings nur für die geschobene, auf 80 km/h limitierte Überstellfahrt bis Bruck an der Mur (li.). Viel Aufwand, um den ETR 401 bogenschnell neigend auf der Gäubahn zu präsentieren: Schlepplok 111 050, FS-Heizgeneratorwagen sowie Messwagen mit Übergangskupplung, dazu 218 für Dreiecksfahrt via Immendingen (30. Oktober 1988).



FOTOS: HELMUT PETROWITSCH

ETR 450-8 erreicht im Juli 1992 Milano C.



Ab 2004 wurde die Neigetechnik der ersten Pendolino-Generation mangels Nachlieferbarkeit der Sensorik obsolet. Die Züge fuhren nun als normale 200 km/h-Triebwagen nach Geschwindigkeitsrang C, zeitweilig auch als dekorierte Billig-Züge TrenOK (ETR 450-11, Bologna, 8. März 2009).

Nicht die Intentionen der DB-Unternehmensspitze, sondern eher (regional-)politische Einflussnahmen lösten die Vorführungen des ETR 401 in Deutschland aus. Die DB hatte zwar Anfang der 1970er-Jahre Neige-Versuche mit einem VT 634 unternommen und die VT 614 voreilig mit neigetauglichem Querschnitt bauen lassen, konnte Mitte der 80er-Jahre aber keine serientaugliche Lösung vorweisen. Erste Fürsprecher für Neigezüge kamen damals aus Regionen wie Nordostbayern, die keinerlei Nutzen aus Neu- (NBS) und Ausbaustrecken (ABS) zu erwarten hatten, sowie von NBS-Opponenten, die Neigezüge auf dem Bestandsnetz als Alternative sahen. Fahrten mit dem FS-ETR 401 erfolgten 1987/88 in verschiedenen Regionen.

Der einsystemige 3 kV-Triebwagen ETR 401 musste auf den Fremdnetzen mit nicht allzu gleisfreundlichen Loks (111, 120, 218 beziehungsweise 1991 in der Schweiz Re 4/4 IV) bogenschnell geschleppt werden. Er war mit einer drehbaren Zug-/Druckstange an einen Mindener Lauftechnik-Messwagen gekuppelt und benötigte eine permanente Hilfsbetriebespeisung durch einen mitlaufenden FS-Heizgeneratorwagen. Bei zwei Messkampagnen im Jahr 1988 waren auch die ÖBB mit von der Partie und erprobten den ETR 401 auf der Giselabahn und der Südbahn (Knittelfeld – St. Veit a. d. Glan). Für die Schweiz schoben sich die ETR 401-Vorführfahrten aus diversen Gründen bis 1991 hinaus.

Präsentationsfahrten in mehreren Ländern Europas

Bei der Revision 1995 verpasste man dem ETR 401 einen Neuanstrich in den XMPR-Farbtönen des künftigen FS-Auftritts. In Verwendung als Charterzug „Treno del Sole" Mailand – Reggio Calabria erhielt er bald andere Folienbeklebung. Seit 2000 steht der ETR 401 ungeschützt in Ancona.

Die FS entschlossen sich erst 1985/86 zur Serienbestellung von Neigezügen mit Formgebung und Mechanik in der Art des ETR 401, traktionstechnisch nun mit Choppersteuerung von Marelli. Damals, Mitte der 80er-Jahre, war die Direttissima Rom – Florenz in Teilabschnitten bereits fertig gestellt, wofür man die neuen Pendolini als erste, für 250 km/h ausgelegte Fahrzeuge benötigte. Andererseits waren sie als Neigezüge dazu befähigt, in der NBS-Lücke von Figline bis Arezzo auf der kurvenreichen Bestandsstrecke Fahrzeit gutzumachen. Das Einsatzkonzept der ETR 450 wurde mehrfach umgestoßen, ihre Komposition während des Baus umdefiniert. Statt mit fünf oder elf Elementen wurden 15 einheitlich achtteilige Garnituren mit verteiltem Antrieb geliefert. Der nachträglich eingefügte, nicht angetriebene neunte Teil mutierte vom Bar- zum Sitzwagen.

Mit dem ETR 450 wurde 1988 der erste Pendolino Rom – Mailand nonstop mit Fahrzeiten knapp unter vier Stunden eingerichtet, damals im Arno-Tal 46 Kilometer weit noch auf der Altbaustrecke. Ab 1993 wurde, analog zu den ETR 460, auch die zweite Wagenklasse mit Anordnung „2+2" bei unverändertem Reihenabstand eingeführt. Die ETR 460 verdrängten die 450 ab 1995/1996 zunehmend von der Hauptachse auf Leistungen von Rom bis Bozen, Brescia, Pescara, Potenza, Taranto und Lecce. Die lichtgrau-signalroten ETR 450 waren die einzigen Pendolini von FS/Trenitalia, die während ihrer gesamten Einsatzdauer ein Anstrichschema behielten, sieht man von zeitweiliger Folienbeklebung einzelner Garnituren als Billig-Züge des Internet-Angebots „TrenOK" ab.

Die Nutzungsdauer der ETR 450 wurde vom Ablaufdatum der aus der wandelbaren Militärtechnik stammenden Sensorik bestimmt. 2002 wurde die Höchstge-

GENEIGTE BEGRIFFLICHKEIT

Pendolino hat sich de facto als ein Überbegriff für alle Neigezüge im allgemeinen Sprachgebrauch etabliert, wenn dies auch markenrechtlich eigentlich nur für Züge von Fiat (heute Alstom) gelten sollte. Dabei war „Pendolino" keineswegs die Begriffsschöpfung eines Marktstrategen, sondern soll sich im italienischen Eisenbahner-Jargon für den ab Oktober 1971 erprobten Solo-Neigetriebwagen ETR Y 0160 herausgebildet haben. Der Wortstamm war bereits 1956 für einen experimentellen Neigewagen der SNCF („voiture pendulaire") mit pendelartiger Hochabstützung über den Drehgestellen in solchem Zusammenhang aufgetaucht. „Pendolino" ist eigentlich eine Verniedlichungsform, die sich auf den Solo-Testtriebwagen Y 0160 bezog und so viel wie „kleines Wackel-Ding" bedeutet.

In Deutschland verwendete man anfänglich die sperrige Bezeichnung „gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung", abgekürzt GST, daneben auch WKN für Wagenkasten-Neigeeinrichtung. Firmenbezeichnungen für technische Einzellösungen waren Neicontrol E (AEG), Swing (SIG) oder Neitec (Siemens SGP VT). Im Englischen spricht man einfach von „tilting". Im Italienischen führt der Fachbegriff für Wagenkastenneigung (assetto variabile) zufällig zu denselben Initialen AV wie derjenige für Hochgeschwindigkeit (alta velocità). Satirische Benennungen haben sich mit „Pannolino" für die von Anfangsproblemen betroffenen VT 611/612 von Adtranz beziehungsweise „Cesso Alpino" für den ETR 470 (Tessiner Fäkalausdruck in Abwandlung zum Betreibernamen Cisalpino) eingebürgert.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Am 11. Februar 1993 fanden Neigetechnikvorführungen im Dresdner Hauptbahnhof statt.

schwindigkeit auf 220 km/h begrenzt, weil die Einzel-Schwingungsüberwachung in den Drehgestellen nicht mehr erneuerbar war. Der Juni 2004 brachte für die ETR 450 das Ende ihrer Karriere als Neigezüge, weil British Aerospace die benötigten Gyroskope, die nach je 2000 Fahrstunden ersetzt werden mussten, nicht mehr kompatibel nachlieferte. Seitdem wurden die nicht mehr bogenschnell fahrenden Züge als 200 km/h-Schnelltriebwagen in IC-Diensten im Geschwindigkeitsrang C statt P weiterverwendet. Seit 2013 fanden keine größeren Ausbesserungen mehr statt und ab 14. Dezember 2014 endeten alle Planleistungen. Die letzten ETR 450 fuhren im Weihnachtsverkehr allerdings noch bis 6. Januar 2015.

Die Fiat-Neigetechnik der Pionier-Ära ETR 450 kam in Deutschland 1992 für die 20 VT 610 des nordostbayerischen Regional-Schnellverkehrs zur Anwendung. Da die aus Italien zugelieferten Drehgestelle für Elektrotriebwagen konzipiert waren, entstanden die auf 160 km/h ausgelegten VT 610 mit dieselelektrischem Umrichterantrieb. Ihre Einsatzgeschichte war, weniger zwar als die der Neigezüge 611/612/605 aus eigenständiger deutscher Konstruktion, aufgrund von Materialermüdung ebenfalls durch gewisse Phasen eingeschränkter Nutzbarkeit gekennzeichnet. Die VT 610 wurden zum Dezember 2014 aus dem Bestand der DB AG eliminiert, ein Transfer zu Arriva CZ unterblieb. □

Helmut Petrovitsch



610 012 und 011 am 13. Dezember 2014 in Amberg als RE 3546 Furth im Wald – Nürnberg. Dies war der letzte Pendolino, der in Amberg hielt. Manch Fahrgast blickte mit Zuneigung auf das beliebte Triebfahrzeug und erinnerte sich mit etwas Wehmut an das Ende einer Epoche in der Region.

FOTO: DEPNER

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Eigenbau?

Betrifft: „Recht auf Neues“, Heft 3/2015

Modellbahn besteht nicht nur aus Kaufen, sondern auch Bauen, so schreibt abp. Recht hat der Mann. Als ich vor zirka 60 Jahren mit der Modelleisenbahn begann, da gab es in der DDR kaum ein Fertigmodell im Herstellerangebot, das mehr als Spielzeug war und den Wünschen nach einem speziellen Vorbild Genüge getan hätte. Was war also zu tun? Natürlich selber bauen! Und so entstanden fast 30 Triebfahrzeugmodelle in völligem Eigenbau, die meinen Vorbildwünschen entsprachen. Das Letzte vor knapp zwei Jahren. Wer einmal mit dem Selbstbau angefangen hat, der wird davon schwerlich lassen, auch wenn es heute hervorragende Nachbildungen des Vorbilds gibt. Aber wer will beziehungsweise kann heute noch löten, feilen oder gar drehen? Wer verfügt über das nötige Werkzeug und vor allem den Willen, etwas Eigenes zu schaffen? Das sind leider nur noch wenige. Und woher kommen Baupläne? Der MODELLEISENBAHNER zeigt überwiegend hervorragende Nachbildungen von Geländepartien und lädt damit zu deren Nachbau ein. Auch die jährlichen Workshops befassen sich vor allem mit Dioramenbau. Sicherlich kommt die Zeitschrift damit den Wünschen der überwiegenden Zahl von Lesern nach, aber dann ist der leise Vorwurf, Modellbahnerei besteht auch aus Selbstbau von Fahrzeugen, doch nur zum Teil gerechtfertigt. Trotzdem hat Herr Bauer-Portner Recht, wenn er die zum großen Teil überzogenen Wünsche nach immer neuen und sogar nach ausgefalleneren Modellen rügt. Vielleicht macht es die Mischung? Wer sich den völligen Eigenbau nicht zutraut, der greife zu den am Markt zu findenden Bausätzen, obwohl auch hier nicht jeder spezielle Wunsch befriedigt werden wird. Aber man kann probieren, wie weit die eigenen Möglichkeiten auszureizen sind! Vorschläge gab es hier früher öfter zu sehen.

Ulrich Schulz, E-Mail

Es bleiben Fragen

Betrifft: „Nichts bleibt wie es ist“, Heft 2/2015

Ihren umfangreichen Bericht über die Zukunft der Halleschen Eisenbahn habe ich mit Interesse gelesen. Einige Fragen tauchen bei mir allerdings auf. Was will man mit einem Zugbildungsbahnhof auf dem teuersten Boden der Stadt? Die umliegenden Chemiewerke werden sicher mit Ganzzügen bedient, die man schon aus Sicherheitsgründen nicht ohne Not durchs Stadtzentrum leiten sollte. Diese Werke haben eigene bzw. gemeinsame Bahnhöfe. Ein Eigenaufkommen an Gütern aus der Stadt selbst wird es kaum noch geben. Containerzüge fahren also durch, halten vielleicht zum Personalwechsel. Einige Container mit Versorgungsgütern müssen vielleicht in die Stadt, aber dafür wurden wirklich ausreichend Autobahnanbindungen geschaffen. Massengüter, wie Briketts, gibt es nicht mehr. Ein Regio-Bw auf der einen Seite der Gleisanlagen, das Bw G auf der anderen Seite sind auch ungünstig, da sie zusammen die Breite der Bahnanlagen festlegen. Ein Drittel hätte auch gereicht und die Berliner Brücke hätte wesentlich kürzer und billiger sein können. Schön wäre es, wenn man Teile des Ex-RAW für die Außenstelle des DB-Museums nutzen könnte. Die Zustände in dem heute benutzten Rundschuppen sind erstens beengt, zweitens finster wie in der Bärengrube. Und das Personal zu bitten, durch Öffnen der Schuppentore ein wenig Licht hereinzulassen, kommt einer Majestätsbeleidigung gleich. Das ist übrigens im BEM Nördlingen und im DDM genauso, aber die haben keine Rolltore. Dass der Hbf 13 Bahnsteiggleise braucht, halte ich für eine sehr optimistische Einschätzung. Wichtig sind die S-Bahn und die Verbindungen zum Flughafen/Leipzig Hbf. Ob man einen ICE in so einer Mittelstadt benötigt oder nicht, das sieht man gut an Stendal. Nur ein politisches Zugeständnis ist der Anschluss solcher Städte an das ICE-Netz. Wenn man seitens der Bahn große Teile des Stadtgeländes verkaufen würde, hätte man schon eine gute finanzielle Grundlage für einen Güterring.

G. Bernreither, E-Mail

Richtigstellung

Betrifft: „Schöner alter Hobel“, Heft 12/2014

Es musste korrekterweise lauten „... darüber hinaus die E 16 während derer Ausfallzeit“ und nicht „... die E 16 während Ausfallzeiten“. Der Satz bezieht sich auf die E04 als Ersatzlok für die E 16 während der Grundüberholung der Baureihe E 16 zwischen Ende 1949 und Anfang 1951 inklusive Bauartänderungen.

Werner Streil, München

Sah nie so aus

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse“, Heft 3/2015

Auf Seite 79 ist ein echter Fehler zu sehen. Von 1973 bis zum Ende der DDR habe ich in den Reihen der Deutschen Volkspolizei gedient. In der VP-Uniform habe ich sogar noch in Berlin-Tegel Dienst gemacht. Aber meine Uniform hatte mit der auf Seite 79 keine Ähnlichkeit. Bei unserer Uniform wurde grundsätzlich die Bluse über dem Koppel getragen. Außerdem trugen wir nur im Winter die Waffe über der Uniform. Im Sommer befand sich die Waffe in einem sogenannten Unterschnallholster, wodurch sie nicht sichtbar war. Außerdem möchte ich mich auch einmal zum Thema Fotografieren äußern. Es ist richtig, einfach war es nicht. In Schönhausen/Elbe wollte ich einmal einen SKL ablichten. Auf meine vorsichtige Frage ist der Bahnhofsvorsteher fast explodiert. In Wernigerode bin ich zu zwei Genossen der Trapo gegangen und habe dieselbe Frage gestellt und ich konnte ohne Einschränkungen mit meinem Apparat knipsen. Meinen Beruf kannten sie nicht und wer ich war, interessierte sie auch nicht.

Horst Szyszka, E-Mail

Dampflok für lange Nebenstrecken

Das „Steppenpferd“



Die von der Baureihe 64 abgeleitete 24er war die kleinste Schlepptenderlokomotive der Einheitsbauart. Ab 1928 wurden 95 Exemplare in Dienst gestellt. Die neue Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe dokumentiert die Geschichte dieser bei Eisenbahnfreunden sehr beliebten Baureihe mit einem kompetenten Text über Technik und Einsatz sowie zahlreichen seltenen Fotos und Zeichnungen.

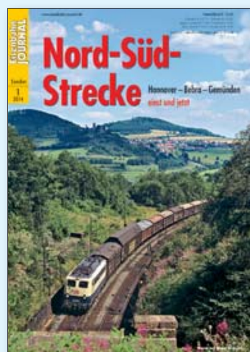
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 130 Abbildungen
Best.-Nr. 541501

NEU
€ 12,50

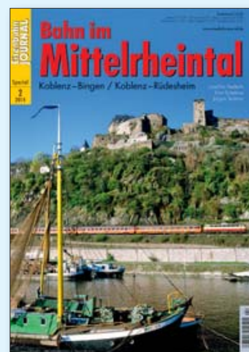
Weitere Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journal



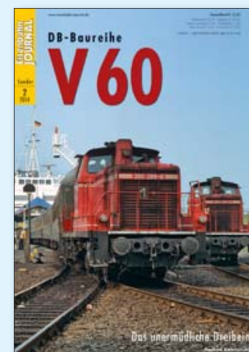
Baureihe 111
Technik und Einsatzgeschichte
Best.-Nr. 541401 · € 12,50



Nord-Süd-Strecke
Hannover–Bebra–Gemünden
einst und jetzt
Best.-Nr. 531401 · € 12,50



Bahn im Mittelrheintal
Koblenz–Bingen,
Koblenz–Rüdesheim
Best.-Nr. 541402 · € 12,50



DB-Baureihe V 60
Das unermüdliche Dreibein
Best.-Nr. 531402 · € 12,50



Eisenbahn in Köln
Drehkreuz des Westens –
einst und jetzt
Best.-Nr. 531501 · € 12,50

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



Ein apokalyptisches Bild bot sich am 4. März 1945 im Bw Neu-Ulm. Inmitten einer Trümmerlandschaft stehen die Überreste der 38 431.

Es war Nacht. Feuer fiel vom Himmel. In zwei Angriffswellen verwüsteten alliierte Flugzeuge in der „Bombennacht" vom 25. auf den 26. Februar 1944 die ehemals prächtige Reichsstadt Augsburg. Dort und in ganz Schwaben blieben Züge, Bahnhöfe und Bw bis in die letzten Kriegstage im Visier der Bomberpiloten. Die Fotografen der Rbd Augsburg hatten die traurige Aufgabe, die Schäden zu dokumentieren.

Inferno in Schwaben

Auf den großen Augsburger Rüstungsbetrieb der Messerschmitt-Werke richteten die Alliierten am Nachmittag des 25. Februar 1944 zunächst ihr ganzes Augenmerk: 199 amerikanische B-17-Bomber, sogenannte „Fliegende Festungen", näherten sich von Süden her kurz vor 14 Uhr der Stadt. Bereits eine halbe Stunde vorher rannten die Bewohner Augsburgs nach der öffentlichen Luftwarnung in ihre Keller und Luftschutzbunker. Dort unten, in den meist nasskalten Schutzräumen, kauerten sie eng aneinander. Das Dröhnen der Flugzeuge kam immer näher. Dann: die ersten Einschläge der Bomben, das Pfeifen der Luftminen. Rund 335 Tonnen Sprengbomben und 121 Tonnen Brandbomben detonieren im Süden der Stadt über den Messerschmitt-Werken. 15 Minuten später: Gespenstische Ruhe, dann ertönt das Signal zur Entwarnung. Die Bewohner der Stadt verlassen ihre Schutzräume wieder. Die Gegend rund um die Messerschmitt-Werke gleicht

einem Trümmerfeld. Rund 250 Arbeiter kommen bei dem Angriff ums Leben. „Das war erst der Anfang. Die kommen wieder", schwant es einem Augsburger Zeitzeugen.

Wie Recht der Mann haben sollte, zeigt sich bereits in der darauf folgenden Nacht. Denn tatsächlich war der Luftangriff auf die Messerschmitt-Werke erst der Auftakt zur schlimmsten Bombardierung Augsburgs. In der Nacht zum 26. Februar kommen weitere 500 Bomber, werfen ihre todbringende Ladung – über 280000 Spreng- und Brandbomben – in zwei Wellen auf die Stadt ab und töten dabei 730 Menschen. Das Gesicht Augsburgs ist danach ein anderes, ein entstelltes. Besonders stark getroffen wurde in dieser Nacht vor allem der alte Innenstadtbereich; aber auch die nördlicheren und östlicheren Stadtteile wurden schwer beschädigt.

„So ein Bunker ist furchtbar, aber es ist alles egal, wenn man um sein Leben rennt."

Gisela Hoeltke, Zeitzeugin der Bombardierung der Augsburger Bahnanlagen.

Seltsamerweise kamen die Bahnanlagen bei diesem Bombardement relativ glimpflich davon. Der Theorie eines Augsburger Lokalhistorikers folgend, sollen die Alliierten bei ihren Anflugberechnungen die Stärke des damals herrschenden Ostwindes als zu stark eingeschätzt haben. Daher, so der Historiker, hätten zahlreiche Piloten ihre Sprengladungen zu weit im Osten ausgeklinkt und dabei vor allem den östlichen Bereich und das Zentrum der Stadt getroffen; der Westen, der Süden und die dort befindlichen Gleisanlagen blieben in jener Nacht weitgehend verschont. Luftaufnahmen stützen die Theorie des Lokalhistorikers.

Im Mittelpunkt des traurigen Geschehens stand der Hauptbahnhof jedoch rund acht Monate später: Damals zielten die alliierten Bomberpiloten sehr genau und zerstörten um die Mittagsstunde des 4. November 1944 mit 347 Bomben den größten Teil des Gleisfeldes. Nur das Empfangsgebäude selbst kam mit relativ geringen Schäden davon. 68 US-Flugzeuge kamen zum Einsatz. Miterleben musste auch die damals 18-jährige Schülerin Gisela Hoeltke die Luftangriffe. „Wenn wir von der Schule zum Hauptbahnhof gegangen sind,



Auch der ländliche Bahnhof von Immenstadt im Allgäu blieb nicht unversehrt. Am 22. Februar 1945 sind Kriegsgefangene damit beschäftigt, die Schäden der Luftangriffe zu beseitigen.



Ein verheerender Angriff auf den Augsburger Hauptbahnhof fand am 27. Februar 1945 statt. Über 400 „Fliegende Festungen" legten die Bahnanlagen in Minutenschnelle in Schutt und Asche.



Die Gebäude zerstört oder schwer beschädigt, die Ladestraße mit Trümmern übersät, so zeigte sich der Augsburger Ladehof am 27. Februar 1945.



Auch das idyllische Nördlingen geriet ins Visier der Bomberpiloten: Am 21. April 1945 bot sich auf dem Gelände des heutigen Bayerischen Eisenbahnmuseums ein Bild der Verwüstung. Die 50 1202 stand gerade an der Bekohlungsanlage, als sie von einer Bombe getroffen wurde.



Trotz der verheerenden Schäden im Umfeld kam das historische Empfangsgebäude des Augsburger Hauptbahnhofes mit relativ geringen Schäden durch den Zweiten Weltkrieg. In seinem Kern wurde der Bau im Jahr 1846 von Friedrich Bürklein errichtet.

waren die Bunker auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes die nächste Gelegenheit, um Schutz zu suchen", erinnert sie sich: „Immer, wenn der heulende Sirenenton kam, sind alle gerannt wie verrückt." Der Schutzraum sei eigentlich den Bahnbediensteten vorbehalten gewesen. Ein dort tätiger Bekannter habe sie aber einschleusen können. Noch immer sind der Seniorin die Luftangriffe in Erinnerung, als wären sie gestern geschehen. „Man war froh, wenn man im Bunker war. Aber auch dort haben wir die Detonationen der Bomben gespürt wie ein Erdbeben." Oft seien die Menschen dort unten in totaler Finsternis dicht aneinander gedrängt gestanden, „da konnte keiner mehr umfallen", so die Zeitzeugin: „So ein Bunker ist furchtbar, aber es ist alles egal, wenn man um sein Leben rennt."

Fast 300 Kampfflugzeuge attackierten am 15. Januar 1945 erneut die Augsburger Gleisanlagen. Sie warfen rund 6000 Bomben ab, trafen auch andere Stadtteile wie Oberhausen, vor allem aber die Gegend rund um den Hauptbahnhof. Die Liste der Toten weist für diesen Tag 125 Opfer aus.

Den schrecklichsten Angriff auf den Hauptbahnhof fliegen am 27. Februar 1945 insgesamt 433 US-Bomberpiloten: Binnen weniger Minuten klinken sie 2200 Sprengbomben aus. Sie treffen dabei vor allem die Gleise und wieder die Gegend rund um den Bahnhof, 239 Menschen kommen ums Leben. Richard Baur, der direkt neben dem Bahngelände wohnte, durfte in keinen der rund 15 Bahn-Bunker. „Die waren ausschließlich für die Mitarbeiter der Reichsbahn", erinnert er sich. Deshalb kauerte er zusammen mit seiner Mutter im Keller des Hauses und hatte Angst um den Vater, der bei den Messerschmitt-Werken arbeitete. Die Familie überlebte. Doch die Bilder der vielen Leichen, die der damals 13-Jährige an den Straßenrändern sah, blieben ihm bis heute im Gedächtnis.

Auch die letzten Angriffe auf die alte Reichsstadt gelten der Eisenbahn: Am 5. April 1945 beschießen vier Jagdbomber

Eines der Stellwerke in Donauwörth erhielt am 11. April 1945 einen Volltreffer.



den Hauptbahnhof. Kurze Zeit später, zwischen dem 18. und 24. April, greifen Jagdflieger immer wieder Züge und Lastkraftwagen an.

Anfang Mai 1945 ist der Zweite Weltkrieg auch in Augsburg zu Ende. 1499 Kinder, Frauen und Männer verloren im Luftkrieg um die Stadt ihr Leben.

Durch den Einsatz von viel Personal gelang es den Augsburger Bahnbediensteten, die Schäden an den wichtigsten Strecken schnell zu beheben und den Bahnhofsbereich wieder passierbar zu machen. In die Luft geschleuderte Lokomotiven und Wagen wurden beseitigt, Oberleitungen repariert, die Gleise neu verlegt. Zwar waren die Verwüstungen des Krieges noch allgegenwärtig, aber Augsburg wurde seiner Rolle als wichtige Durchgangs- und Verschiebestation bald wieder gerecht.

All der Kriegs-Wahnsinn ist heute kaum mehr zu verstehen

Die Angriffe galten nicht nur der schwäbischen Metropole Augsburg. Auch die Bahnanlagen in anderen Städten Schwabens blieben nicht verschont. Oft traf es sie erst in den letzten Kriegsmonaten, als die alliierten Flugzeuge immer weiter in den Süden vordrangen. □

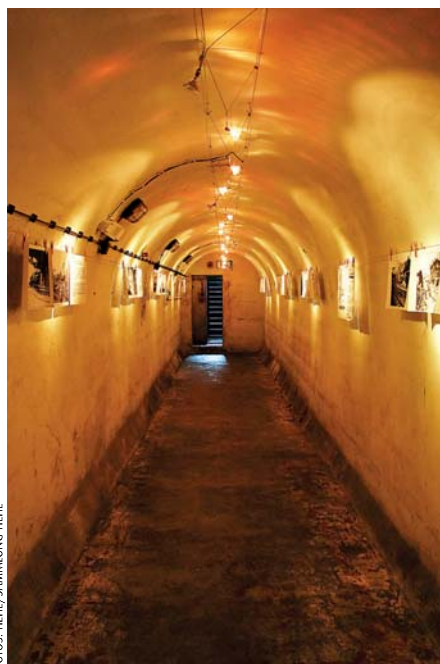
Markus Hehl/al



Am 11. April 1945, knapp vier Wochen vor Kriegsende, wurde in Donauwörth auf Gleis 6 ein Personenzug nach Augsburg bereitgestellt. Dann kamen die alliierten Bomber und verwandelten den Bahnhof innerhalb von wenigen Minuten in ein brennendes Inferno.



Die ehemals so prächtige Reichsstadt Augsburg wurde von den Bombenangriffen im Zweiten Weltkrieg schwer zerstört. Von der Gögginger Straßenbrücke aus bot sich am 27. Februar 1945 ein Bild des Grauens.



FOTOS: HEHL/SAMMLUNG HEHL

Ein bis heute erhaltener Bunker auf dem Gelände des ehemaligen Bw Augsburg dient heute als Mahnmal und Ausstellungsort.

Bilanz der Bombardierungen Augsburgs:

- 88 zerstörte öffentliche Gebäude
- 4300 zerstörte Häuser
- 9200 weniger schwer getroffene Bauten
- Rund 90 Prozent dieser Schäden entstanden in der „Bombennacht" vom 25. auf den 26. Februar 1944. 730 Menschen starben allein in dieser Nacht

Zwischen November 1944 und April 1945 waren die Augsburger Bahnanlagen mehrmals Ziel der alliierten Bomberverbände. Am 4. November 1944 wird der Hauptbahnhof von 68 US-Flugzeugen angegriffen: 347 Bomben mit einem Gewicht von jeweils 227 Kilogramm detonieren auf den Gleisen. Dabei sterben 39 Menschen. Die Gleisanlagen sind am 15. Januar 1945 erneut das Ziel: Rund 6000 Bomben werden über den Augsburger Bahnhöfen und im Stadtteil Oberhausen abgeworfen. Wieder sterben 125 Personen. Den stärksten Angriff auf den Hauptbahnhof fliegen am 27. Februar 1945 insgesamt 433 US-Bomber. 239 Personen kommen dabei ums Leben. Am 5. April 1945 wird der Hauptbahnhof von fünf Jagdfliegern angegriffen; zwischen dem 18. und dem 24. April greifen die Piloten erneut vor allem Züge und Lastkraftwagen an. Insgesamt waren im Zweiten Weltkrieg in Augsburg 1499 Bombenopfer zu beklagen. Etwa 85 000 Personen flohen wegen der Bombardements aus der Stadt. Die Zahl der Einwohner sank im ersten Halbjahr 1944 um rund 80 000 auf 115 000 Menschen.

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE

MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN



VERKÄUFE
Dies + Das

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebniswelt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

www.modellbau-chocholaty.de

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 + H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

Saxonia	66,00 €	BR 94/106/118/120	67,00 €
BR 01, 03, 41	125,00 €	BR 110/ES 499	63,00 €
BR 38	92,00 €	BR 130	88,00 €
BR 52 (Kondens)	66,00 €	BN 150	54,00 €
BR 55	99,00 €	VT 185	69,50 €
BR 64/75/58	73,00 €	VT (MOTOR MITTIG)	52,00 €
BR 86/95/57	84,00 €		

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.
Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (037 26) 64 89 · www.hobby-eck.net

Biete: Lokschild 65 016 DB-GALR, Fabrikschild Henschel 17984/1920 sowie Fabrikschild Hohenzollern 2614/1911. Weitere Infos gegen Freiumschlag oder per Mail. Wolfgang Gemsa, Im Eichkamp 2, 59556 Lippstadt. E-Mail: w_gemsa@web.de.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

Verkaufe: Segmentanlage 7 x 2,00 m x 0,90 m, 2 x 170 m x 0,90 m, Höhe 0,90 m, stabil mit herausnehmbaren Holzfüßen, verstärkte Spanplatten für LGB/H0. J. Ude, Tel.: 05381/46065, jo-uhde@t-online.de.

www.lok-doc-wevering.de

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig !
BR 56.5-6
sä. IXHV
50 Stück
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

Bedrahtete SMD Leuchtdioden 0402/0603. Beratung und Verkauf: www-led-am-stiel.de. Tel.: 015127531334, E-Mail: mmcity@gmx.de.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Verkaufe diverse Weichenzeichnungen DR ca. 1920er Jahre sowie verschiedene Gleisspurmasse für Regelspurgleise. Verhandlungsbasis! Tel.: 0177/4616030.

www.modellbahnservice.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Lokschilderabgabe 502289 NALR, 86483 NALR, 39161 NALR, 03245 PG, 41245 NALR, 01195 NALRG, 01103 PG, einzeln oder komplett Abgabestelle. Verschiedene Eisenbahnartikel auf Anfrage. Tel./Fax: 02235/2503.

Modelloberleitungen
www.SOMMERFELDT.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

www.spur-0.de

Gartenbahnrestbestände: Roll. Material, Zubehör, Gleismaterial, div. Hersteller. Tel.: 030/97864166.

Lenz: Koef 40150 ohne OVP 265 €, Lenz Nr. 42100 X05 Betr.-Nr. 463011 o. OVP 55 €, Nr. 42110 Om12 ohne OVP je 65 €, Betr.-Nr. 723161, 725601, 736637 und 721109 Nr. 42216 ohne OVP Gr20 75 €, Betr.-Nr. 150684, Lenz Nr. 48100 Bahnhof Nr. 145 €. Alles neuwertig. Versand 7 €. Tel.: 02236/872351, mk2711@gmx.de.

Verk. LGB: 20985 IK schwarz € 450; 24500 Kastendampflok € 200; 20201 Rügen Stainz (Umbau) € 120; 20600 Schöma grün € 100; 42633 GG-Wagen € 85; 38074 P.Wg. € 40; Eigenbau 199 018 € 160,–. Alle m. Decoder, neu, Anfragen Tel.: 0162/9288818 Klinke.

Verkaufe KM1 Lok BR 001230-2, Art.-Nr. 100125, Lok ist fabrikneu und originalverpackt. Preis € 1750. E-Mail: boehme-nitz@arcor.de.

www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen
Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kunibertstrasse 17 | D – 12524 BERLIN
Tel.: + 49 (0) 30 / 670 68 107
MoBa · Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Schaltbare Lichtleiste LL-PIC für Selectrix® und DCC

- Lichtleiste mit integriertem Decoder zur Beleuchtung von Personenwagen mit 11 super hellen LEDs
- Schaltung von Wagenschlussleuchten, ein Entkuppler sowie zwei weitere Zusatzausgänge
- Flackerfrei durch externen Kondensator
- Einstellbare Helligkeit (Dimmfunktion)
- Teilbar und verkürzbar

Preise LL-PIC	mit Kondensator 1000 µF für Spur TT/H0	mit Kondensator 150 µF für Spur N	ohne Kondensator
Einzelstück	20,30€	20,80€	19,50€
5er Set	99,00€	101,50€	95,00€
10er Set	193,00€	198,00€	185,00€
20er Set	376,00€	386,00€	360,00€

Lichtleiste auch demnächst in kaltweiß erhältlich
Info@firma-staerz.de **www.FIRMA-STAERZ.de** Tel./Fax: 03571/404027

TILLIG-Clubhändler
25 Jahre **Modellbahnbox Karlshorst**
Modelleisenbahn-Fachgeschäft
Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
EUROTRAIN®
Öffnungsz.: Di.–Fr. 10.00–13.00 und 14.00–18.00 Uhr • Sa. 9.00–12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

LGB: 79 Depeschen, 22560, 22562, 12x 4076-M01, 40790, 23582, 31590, 2x 23570, 2x 31570, 2x 31580, 41790, 50100, 3x 44021, 3x 55026, 55105, 55016, 65001, 8x Revell LKW/Aufl. neuwertig zus. € 4000,–. Raum 74706. Mehr Info: freundeschaffen@web.de.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verkaufe Tram Modelle, H0 motorisiert, 6- und 8-achsig, auch 2-achsig. Anfrage erbeten. Tel.: 0163/3164778.

www.carocar.com

www.modellbahn-pietsch.com

Biete: Märklin Pop D-Zugwagen LüP 282 mm aus Set 43919, 1x Aüm, 1x ABüm, 1x Büm, 1x BDüm. Alle Wagen mit Hamo-Achsen, je Wg. € 30,–, alle Wg. zusammen € 100,–. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218.

www.jbmodellbahnservice.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.d-i-e-t-z.de

www.Trainstore24.com

www.modellbahnritzer.de

Ha0 -HartmannOriginal
Modellbeschriftungen
Papier-, Kartonschilder, Naßschiebebilder (Decals)
- weiß - gold - silber - farbig -
TT - H0 - 0 - I - II - LGB
www.Hartmann-Original.de
Tel./Fax: 03 52 05/7 54 09

TT-NVA-Soldaten beim Skat
€ 12,50 bemalt • € 6,00 unbemalt
www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

Biete Märklin D-Zugwagen 24 cm, 1x 4026, 1x 4029, 1x 4052, 1x 4054, 1x 4064, 3x 4085, 1x 4087, 1x 4090, 1x 4111, 2x 4112, 1x 4130. Alle Modelle gut erhalten z.T. neu. Abgabe nur zusammen € 210,–. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.puerner.de

S 2/6 Ep2 BR 15001 Glstr. Brawa 0652 neu OVP € 310; BR 011097 DB Lil. 10134 nur probegel. € 90 + Porto. Tel.: 07309/2385 o. b747.830@gmail.com.

In **Original-Verpackung** verkaufe ich meine sehr wenig bespielten Personen- und Güterwagen der Epochen I, II, III, IV u. V, fast wie NEU von: Fleischmann, Märklin u. Piko. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

www.1000Loks.de

Auflösung einer großen Samml. Militärfahrzeuge für AC und DC – Loks u. Wagen – alle in Handarbeit hergestellt, Fotos vorhanden. Anfragen an info@safe-gmbh.de oder 02641/28466.

www.suchundfind-stuttgart.de

Rivarossi 1358 BR 89638 € 80,–; Fleischm. 945804 Güterwg. 4-tlg. € 80,–, 945802 Kesselwg. 4-tlg. € 80,–, Roco 63210 BR 01104 € 150,–, 43522 V 200026 € 80,–; Fleischm. 4232 BR V 218306-9 € 50,–; Roco 4230 2-achs. Personenw. € 60,–. Tel.: 05321/25755.

MBW Spur 0 GmbH
Bezahlbare Modelle in 1:45 www.MBW-Spur-0.de

MODELLBAHNSHOP
Inh. Ralf Korn
Fachgeschäft & Versandhandel
Modelleisenbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
☎ 03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com

www.werner-und-dutine.de

BR 60, BR 61 Lima/Rivarossi neu – Motor – Kompletteinbau m. Schwungmasse je € 99,–. Steffen Meier Modellbau, Kopernikusstr. 15, 06449 Aschersleben. Tel./Fax: 03473/814610.

www.spiel-hobby-Hank.de

Biete: Fleischmann IC-Wg. LüP 282 mm, Ep. 5, Verkehrsrot-Grav. 1x 5100, 1x 5101, 1x 5102, 1x 5103, 1x 5104, 2x 5105, 1x 5106 je Wg. € 30,–. Alle Wg. zusammen € 200,–. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.Modellbahnen-Berlin.de

Roco 43005/63008 ET420 dig. € 400; Roco/Trix Tegernseeb.-Set € 300; Roco 43838-103.109 dig. € 200; Roco 63695-111 850 J. Münch. € 200; Trix 22764 120.001 dig. € 200; Roco 43692-181.201 dig. € 180. Vers. BRD, Fotos: franz.millinger@chello.at.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Verkaufe Umbauten für Trix Express, sehr viele Firmen, alles fabrikneu oder neuwertig, zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen 60 C. Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.baehnlewerkstatt.de

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

N-Bahnkeller
Binsfeldstr. 5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/H0 Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 3450 4-6-4 von Key € 300,–
UP Big Boy von Key € 750,–
UP Big Boy von Key € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.modelleisenbahn.com

Flm. Start Set Nr. 93920 orig. Verp. € 80; H0 Flm. orig. Verp. Kat.-Nr. 4430 € 80; 4434 DB 614 neu € 100; DB 218 € 80; DB 01 € 100; DB 24 € 80; DB 064 € 70; DB 86 neu € 80; DB 98 neu € 100; DB 94 neu € 100; 38 neu € 100; Kat.-Nr. 4420 € 40. Roco H0 Kat.-Nr. 43470 € 80; DB BR 23 € 100; DB 114 € 70; DB 110 € 70; DB 194 € 80; ÖBB 194 € 80; BR 232 € 80. Tel.: 0151/27121659, Fax: 06120/9794710, rwov0314@t-online.de.

Konvolut 1. 1x Mä. 3051, 4x Mä. 4117, 1x Mä. 4049, 1x Mä. 4049/2, sämtlich Vitrinenstücke in Org.-Karton, komplett € 300,–. Konvolut 2. 1x Mä. 3036, 1x Mä. 4034, 1x Mä. 4034/2, 2x Mä. 4128, 1x Mä. 4241, sämtlich Vitrinenstücke in Org.-Karton, ausser 1x 4034, komplett € 300,–. Tel.: 02426/902279.

www.menzels-lokschuppen.de

Seit 1923 Qualität von Westfalia®
Werkzeug Technik
www.westfalia.de

Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, **Ätzteile** für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, **Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung**
Ätztechnik
Ausführlicher u. informativer **Katalog** gegen € 5,-- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr .... vieles mehr
seit 1977
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC
sowie die Rückmeldesysteme
s88, RS und Roco!
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel. : 04122 / 977 381
Fax : 04122 / 977 382

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Vorbestellpreise für Neuheiten:

Märklin 37220 BR 254 DR Sound	268,15 €	Hornby HR2546 BR 251 DR	209,52 €
Märklin 46911 Set off. Güterw. DR Kohle	169,75 €	Hornby HR6308 Set Selbstentladew. DR BKK Geiseltal	106,70 €
Märklin/Trix 37775/T22471 BR 183 DR Sound	388,00 €	Tillig 02925 H0m BR 99.23-24 DR	349,68 €
Märklin/Trix 39649/T22647 BR 64 DR Sound	286,15 €	Tillig 01709 TT Set Selbstentladew. DR Kohle	93,61 €
Trix T23321 Set Personenwagen DR	86,82 €	Tillig 02005 TT BR 01.5 DR Öl Boxpok	223,59 €
Trix T24434 Set off. Güterw. DR Kohle	86,82 €	Tillig 04990 TT BR 252 DR	151,80 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

Roco 2x H0 47316 Kohlenstaubwagen der DR Ep. 4 unbespielt und orig. verpackt für je € 25,– + Porto. Anfragen an 0151/57963379.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.zuz-modellbahn.com

Liliput Dampflok BR 45023 L 131723 DCC Decoder, nur Probelauf, OVP € 200,– VB. Roco VT 12503 63130 DCC Decoder, nur Probelauf, OVP, Vitrinenmod. € 150,– VB. Nur Abholung. Tel.: 02362/81029, 0178/1950865.

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Flm. H0 Silberl. Stck. € 20,– 1-5120 1-5121 1-5122 Lw-r.w Flm.-Gw 2-achs. 5217 5219 5224 5225 5230 5231ST10. 5259 5301 5319 5327 5330 5330ST10 5331 5339 5341 5342 5406-5406ST10 5510 5568 5555 Flm. 4-achs. Stck. € 15,– 5280 5281 5282 5282 5475 5520 5520 5520 5525 35526 Flm. Drehs. 6018 € 80,–. Mä.-Drehkr. 7051 € 60,–. Roco GW 46400 4360 4307+4316 4393A 4369A 46210 4361 4362 4363 46380 4364 4355B 4355C 4356B 4356C Stck. € 10,–. Roco PW 4289 4290 4291 4292 4293 4296 Stck. € 15,–, LWRW € 20,–. Aus Samml. + orig. verp. teils unbesp. Tel.: 0151/27121659, oder E-Mail wovo314@t-online.de.

www.dampfzug24.de

www.mbs-dd.com

Verkaufe Trix-Express-Anlage 30m² in 3 Etagen, Neusilbergleise, viele Weichen u. Signale. Bilder auf Anfrage. Gegen Gebot. jutta.vornberger@t-online.de.

www.kieskemper-shop.de

Verkauf aus Privatsammlung Märklin-H0 aus 1950er Jahren, Loks, Waggons, Gleise, Weichen, Oberleitung, etc. Infos + Kontakt unter E-Mail: K.-P. Koenig@t-online.de.

Roco DB BR 150 100-6 € 85,–; DB BR 144 509-7 € 60,–; DB BR 111 009-7 € 75,–; DB BR 144 075-9 € 85,–; DB BR 485022-8 2-tlg. € 100,–; DB BR 491001-4 Gläserner Zug € 80,–. Tel.: 02351/14827.

www.moba-tech.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

Märklin H0, alt. Brücken, Drehsch., Gebäude, Bahntechnik, Kräne, Lampen, Ob.-Leitung u.v.a.m., einzl. Güter- u. Perswagen Guss + Blech. TEE im OK 3070 + 4070, Faller-Teile alt. Liste gegen Rückporto. Info: 05564/2049954.

www.modelltom.com

günstig: www.DAU-MODELL.de

Biete: Märklin Güterwagen je 1x 4617+4618 ohne Ladung je € 10,–, 2x 4619 je € 10,–, 2x 4620 je € 10,–, 1x 4623 je € 8,–, 2x 4633 je € 15,–, 2x 4639 je € 8,–, 1x 4654 € 10,–, 1x 4872 € 10,–, 1x 4934 € 15,–. Alle Wagen mit Hamo-Achsen. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218.

www.augsburger-lokschuppen.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Biete gesuperte BR 81 Faulhaber + Getriebeänderung, sehr gute Langsamfahrt, neue Tillig-Radsätze vorn freist. Lampen, Beleuchtung in Fahrtrichtung wechselnd, Oberteil überarbeitet, Stromabnehmer unauffälliger Preis € 85,–. Tel.: 036434989278.

Verk. TT E 69 DRG Ep. 2 PMT (Vitrinenmodell) € 220,–; BR 23, BR 35 BTTB (Vitrinenmodelle, mit Tilligvorläufer) St. je € 35,–. Tel.: 0172/4636946.

Flm. E1232 7369 € 70,–; 038 7160 € 75,–. Arn. V 200 2023 € 55,–; 2x zus. € 100,–; Arn. E 150 2355 € 70,–. Roco ET 485 2160A 2-tlg. € 70,–. Flm. VT 614 7430 4-tlg. € 110,–. Arn. Einh. Pers. Wg. SBB BLS 6x zus. € 110,–. W. May, HH, Tel.: 040/79026986.

Märklin Z, Railex Z, Sammlungsauflösung. Anfragen an W. Krabbes, W.-Staudte-Str. 21, 14480 Potsdam. Tel.: 0331/617323 (ab 17 Uhr).

ANZEIGENSCHLUSSTERMINE

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

6/2015	=	02. April Erstverkaufstag 13.05.2015
7/2015	=	08. Mai Erstverkaufstag 10.06.2015
8/2015	=	05. Juni Erstverkaufstag 13.07.2015
9/2015	=	03. Juli Erstverkaufstag 12.08.2015
10/2015	=	07. August Erstverkaufstag 09.09.2015
11/2015	=	04. September Erstverkaufstag 14.10.2015
12/2015	=	09. Oktober Erstverkaufstag 11.11.2015
1/2016	=	06. November Erstverkaufstag 09.12.2015

Märklin Z 88010 BR001 € 239; 88870 VT 04 € 199; 3x DKW 8560 o.Vp. je € 25; je 3x Bogenweiche li/re o.Vp. je € 18; Quick-Pick-Speisew. € 25; Jahresw. Z-Club 92 von 2007 bis 2011 Preis VS; div. Schienen etc. Liste unter zettbaer@arcor.de.

www.Trainstore24.com

Verk. in TT Kres VT 171 (Ferkelt.), Kühn BR 211, Piko BR 151 sowie V 35, BR 242 und BR 107 von BTTB für € 250,–. Bei Interesse Tel. 0176/84157148 oder funmax727@gmx.com.

Märklin Z, MiniClub, Modellbahn-Sammlungsauflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden, Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.jordan-modellbau.de

Ein Modellbahner sagte zu mir, dass er schon vor 1974 eine Vitrine für seine Modelle gehabt hat. Ich fragte dann wo er die gekauft hat, darauf sagte er: „Die habe ich selber gemacht, weil es die nirgends zu kaufen gab". Na also, so kann ich doch ohne anzugeben sagen, dass ich 1974 der erste war, der Vitrinen zum Kauf angeboten hat. Wie es dazu kam und wie es damit weiter ging, können Sie in dem Prospekt, das Sie bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** anfordern können, nachlesen. Eine Postkarte genügt, wenn Sie mir Ihre Spur nennen, kennzeichne ich das dann.

www.modellbahnservice-dr.de

www.Trainstore24.com

Über 400 Auto-Modelle 1:87, wie Pkw auch Polizei u. Notarzt, Cabrios, Coupés, Kombis, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Klein-Transporter, Lastzüge mit Hänger, Solo-Zugmaschinen, Koffer- u. Kühlkoffer-Lastzüge, Großraum-Sattelzüge, Öl-Tanklastzüge, Klein-, Reise- u. Doppeldecker-Busse, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Modelle von Märklin, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Fast alle in Original-Verpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 Stück und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Preise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei Haus-Lieferung. Klaus Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.vgbahn.de

Modell Eisen Bahner · MIBA – DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL · VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

PRINT + INTERNET
ÜBER 200.000 KONTAKTE

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Zeilen	Preis
1–7	**Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–**
8–12	**Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–**
13–17	**Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–**

ANZEIGENSCHLUSS MEB 6/2015: 02.04.2015

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ❍ Verkäufe Dies + Das
- ❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ❍ Verkäufe Fotos + Bilder

- ❍ Gesuche Dies + Das
- ❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ❍ Gesuche Fotos + Bilder

- ❍ Sonstiges
- ❍ Urlaub, Reisen, Touristik
- ❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
- ❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

- ❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
- ❍ 1 x veröffentlichen
- ❍ 2 x veröffentlichen
- ❍ 3 x veröffentlichen
- ❍ 4 x veröffentlichen
- ❍ 5 x veröffentlichen
- ❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Abbuchung (nur Inland):

Keine Briefmarken senden!

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Spur Z (1:220) Zubehör: Figuren, Dioramen, Ätzteile, CNC Bausätze, über 200 verschiedene Artikel, filigrane Handarbeit aus Deutschland, Onlineshop: www.klingenhoefer.com, Creativ-Modellbau Klingenhöfer, Köln. Tel.: 02336/872351, mobil: 01577/4173268, E-Mail: creativmodellbau@gmx.de.

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

Lenz-Digital plus zu verkaufen: Belegtmelder LB 100 u. LB 101, Schaltempfäger LS 100 m. Rückm., Spannungsmelder LB 050, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Günstige Preise, bitte Bestandliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

DDR Modelleisenbahner 56 Jahre von 1952 bis 2008 zu verkaufen. Fehlende Hefte 1952: 5 bis 11, 1954: 10+12, 1955: 10+12, 1960: 6+12, 1972: 7. Modellbahnschule 1 bis 19. Selbstabholung. Angebote an: 0162/3060532 oder 034443/29128.

Modelleisenbahner 07-12/54 € 6,–, 1955/56 kpl., 1957 ohne 07, 1960 bis 1970, 1990/91 kpl. je Jg. € 15,–, Einzelhefte aus 1971, 86–89, 92, 95–97, 2001 je € 1,–. Jeweils zzgl. Versandkosten und Vorkasse. Tel.: 03943/42211.

Sammlungsauflösung! Über 800 Eisenbahnbücher, teils antiquarisch: Lok, Wagen, Privat-, Schmalspur- und Kleinbahnen, Feldbahnen, Bahntechnik, Bahnbau, Strecken, Bw, AW, Eisenbahnkarten sowie aktuelle Kursbücher 2015 Kroatien, Italien, Ungarn, Tschechien, Slowakei, Rumänien, Bulgarien, Großbritannien, Schweiz, Bayern, NRW, Baden-Württ., Lehrbücher, Fachbücher, Straßenbahnbücher. 36-Seiten Gratisliste bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder per Mail siegfried.knapp@t-online.de.

Verkaufe Eisenbahn-Kurier, Jahrgänge 1–12/1993, 1–12/1994, 1–12/1995, 1–12/1996, 1–12/1997, 1–12/1998, 1–12/1999, nur komplett, Einzelhefte 4/2000, 3/2002, 10/2002, 3/2003, 1/2004, 3/2004, 3/2005, 10/2005, 1/2007, 2/2008, 4/2009, 7/2009, 3/2010, 6/2011, 2/2012, 5/2012, Heftpreis 1,– €. E-Mail: klaus.klotzbach@t-online.de.

Kostenlos abzugeben an Selbstabholer: MEB 1968–2014 im Schuber und diverse Eisenbahnliteratur. Anfragen an Thinius, Tel.: 03501/441131 oder christianthinius@web.de.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Verkaufe aus Sammlungsauflösung alte Hefte „Modelleisenbahner" Jg. 1993, 1994/1996–2002, 2004, 2006–2008 komplett für je € 15,– + Vers. sowie über 170 Einzelhefte von 1975 bis 2008 – Liste anfordern unter anjo.wolfframm@kabelmail.de.

Historische Eisenbahnbücherei – Länder-/Reichsbahn 35 Bände + Beilagen, Hochformat + Fotobände, insgesamt € 350,–. Wegen des enormen Gewichtes Abholung erbeten. Tel.: 04603/794 (ab 18 Uhr).

www.bahnundbuch.de

GESUCHE
Dies + Das

Verein sucht Bauplan (alle 4 Ans.) v. Lokschupp. d. Bahnh. Weißenhorn/BY. 07309/2385 o. b747.830@gmail.com.

Suche für Fleischm.-Amilok 1366 Nachläufer und Lok-Tenderkupplung. Angebot unter 06541/2944.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug europaweit. Alle Spurweiten und Marken, Märklin, Fleischmann, Roco etc. Persönliche, diskrete Abwicklung. Herr Henning, Tel.: 07146/2840182, modelleisenbahn-ankauf.com, henning@modelleisenbahn-ankauf.com.

Wir suchen ständig Modelleisenbahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel. 05544/912031 oder 0170/2229810 uwe-quiring@t-online.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter
https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen

GESUCHE

Fahrzeuge 0, I, II

Suche Märklin Spur 0 (sog. Stangen-HS) Kat.-Nr. HS 64/-70/13020, od. 66/12920, od. 70/12920, auch stark bespielt u. rep.-bed. W. Leonhardt, Tel.: 030/39824718.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Piko H0 E 69 gesucht. Möglichst Farbe grün, Preis gegen Gebot. Karl Gnade, Helsinkistr. 170, 24109 Kiel. Tel.: 0431/529695.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
contact@us-brass.com

Suche: Roco DB 01.10 Öl, DR 23.10 (35), DR 17.10, GFN DR 50849, neuwertig in OVP. Modelloco BS 98.11. Märklin K-Gleis Vollprofil. Weitere Dampfloks DB/DR anbieten. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

Suche: Born Bausätze + Modelle Ep. I/II. Lemaco Ec 3/4, A 2/4, Westmodel ABm 2/5 (RVT) FZm 1/2 (ST). Alles, auch defekt od. nicht kompl. Tel. mobil 0041/797211788, E-Mail: gotthard@vtxfree.ch.

H0-Sammlung, auch Schmalspur, von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Suche H0-Sammlungen und Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Suche Roco Kesselwagen 47381 Holcim, mit und ohne Karton, jeder Zustand, jede Menge. Friedhelm Gerwig, Tel.: 0160/97523868, E-Mail: fgerwig@t-online.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Modelleisenbahn gesucht, Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB, komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Suche Radsätze H0m für Lima und Rivarossi Straßenbahn. Auch Interesse an Roco Straba mit Werbung und Roco 63094. Bernd Fock, Tel.: 036705/20216.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Brawa, Fleischmann, Bemo, Hag, Trix, Roco usw. Bevorzugt große Sammlungen, gerne auch Lagerüberbestände oder Ladenauflösungen, Ankauf auch in Österreich oder in der Schweiz. Tel.: 07543/3029064, E-Mail: mhoepfer@web.de, www.lokomofreund.de/Ankauf.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche TT-Club Standardhilfszug DR Feuerlöschzug (Jatt) TT E 17. Tel.: 0172/4636946.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

TT, N, Z gesucht, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche N-Bahn-Magazin (Alba-Verlg.) 01/1990–06/2009 preiswert zu kaufen. Vorzugsweise Jhrg. 2000–2009. Angebote an J. Drescher, 03722/409823.

Suche Buch, Heft oder andere Veröffentlichungen über die Montafoner Bahn (MBS) Österreich. Mit Strecken und Fahrzeugbeschreibungen, Zeichnungen und Bf. Gleisplänen. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen.

Suche Buch, Heft oder andere Veröffentlichungen über die Rorschach-Heiden-Bahn (RhB) Schweiz. Mit Strecken und Fahrzeugbeschreibungen, Zeichnungen und Bf. Gleisplänen. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen.

Wer ist noch Abonnent von Sammelwerk „Deutsche Bahnbetriebswerke" aus dem GeraMond-Verlag? Bitte um Kontaktaufnahme per E-Mail: Schlap penleger@web.de.

www.vgbahn.de

Suche Buch „Einheitslokomotiven für den Rangierdienst – Die Geschichte der BR 80, 81, 87 und 89", EK-Verlag 1996, preiswert zu kaufen. Angebote an J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.menzels-lokschuppen.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.kieskemper-shop.de

www.puerner.de



URLAUB
Reisen, Touristik

Ferien mit der Konus-Gästerkarte = kostenlose Fahrt in ÖPNV im gesamten Schwarzwald: Bräunlingen, ruhige FeWo im Gebiet der Höllental-Dreiseen- u. Schwarzwaldbahn. Ab 31,– €/Tag, NR, TV, Internet, großer Garten, Tiere erlaubt, 0771/61307, swfitzner@freenet.de, www.fewofitzner.de. Ganz in der Nähe der Wutachschlucht mit der Sauschwänzlebahn. Viele Ausflugsmöglichkeiten, Wander- u. Fahrradtourenvorschläge.

Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik. Ostseebad Binz/Rügen: Gemütl. Fewo's für 2–4 Pers. mit direktem Blick auf die Haltestelle der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn „Rasender Roland" u. 10 Min. zu Fuß zum Ortszentrum und Seebrücke mit Ostseestrand. Tel.: 038393/31488, www.amrasendenroland.de.

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 30 Jahre www.adler-maerkte.de

15.03. Ratingen, Stadthalle, Schützenstr. 1
22.03. Aachen, Kurpark-Terrassen Dammstr. 40
29.03. Mönchengladbach, K.-Friedrich-Halle Hohenzollernstr. 15
06.04. Köln-Mülheim, Stadthalle Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
12.04. Solingen, Theater- und Konzerthaus Konrad-Adenauer-Str. 71

Marktzeiten 11-16 h

ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Modellbahnbörsen
29.03. Fürth • 10–17 Uhr
Halle TV Fürth, 64658 Fürth/Odw.
(zusammen, aber nicht in der Modellbahnwelt Odenwald)
06.04. Frankfurt/Höchst
Jahrhunderthalle, Paffenwiese 301, 65929 Frankfurt-Höchst
19.04. Niedernhausen
Autalhalle, Idsteiner Str. 59, 65527 Niedernhausen
Eintritt € 4,–
Öffnungszeiten: 10–15.30 Uhr
Lebenspartner und/oder Kinder unter 16 Jahre in Begleitung: EINTRITT FREI
www.hadix-modellbahnboerse.de
Kontakt: Hadix-Modellbahnbörse
Am Kronberger Hang 3 • 65824 Schwalbach
Tel.: 0177/3445473 • mail@hadix.de

Ferienhaus an der Schwarzwaldb. bei Triberg mit Sicht auf die Bahn, nicht direkt daneben, 4 Schlaf., Einzelh. mit Bildern, Haus u. Landsch. www.kdm-haus-am-waldrand.de.

www.amrasendenroland.de

Karwendel-Außerfern-Zugspitzbahn alles von Grainau aus! Ferienhaus, 2 Zi., Kü., Bad, Terrasse m. Bergblick, 2 Pers. € 60/Tag (GrainauCard), 2 Min. zu Bus-Zugspitzbahn. 08821/74987.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Modellbahn- u. -Auto-Tauschbörse:
Leipzig: Sa. 11.04., Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 9, 04103 Leipzig
Bad Hersfeld: So. 12.04., Stadthalle, Wittastraße (Kurviertel)
jeweils von 10–15 Uhr
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

129. Berliner Spielzeugbörse
Loewe Saal
In den Ludwig Loewe-Höfen
Wiebestr. 42 • 10553 Berlin-Moabit
So. 22.03.15, 10–15 Uhr
Eintritt 4,– €, Kinder bis 14 Jahre frei ab 13 Uhr halber Eintritt
Spielzeug von 1900 bis heute
Info: R. Hebeling 030/7842346
Mobil: (0173) 3882000

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTi" für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ***/**** ab € 35,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m^2, 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de
15.03.: 12679 Berlin „FreizeitForum" Marzahn, 10–14 Uhr. **19.04.:** 01069 Dresden, „Alte Mensa", Mommsenstr. 13, 10–14 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

www.star-maerkte-team.de

22.03.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Osterode - Stadthalle. Mehr Infos: www.spielzeugbörsen.com.

06.04.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in LEMGO - LIPPERLANDHALLE. Infos: www.spielzeugbörsen.com.

www.adler-maerkte.de

Modellbahn-, Auto-Tauschbörsen. 11.04.: Alte Messe Leipzig, Pavillon der Hoffnung, Halle 14, Puschstr. 9, 04103 Leipzig, 10–15 Uhr. 12.04.: Bad Hersfeld, Stadthalle, Wittastr. (Kurviertel), 10–16 Uhr. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de.

www.bv-messen.de

18.04.: CAM Modellauto-, Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15 Uhr, 20537 Hamburg, Auto Wichert GmbH, Wendenstr. 150–160. Info-Tel.: 040/6482273.

19.04.: Modell-Auto-Börse, 10–14 Uhr, Gemeinschaftshaus Langwasser, 90473 Nürnberg, Glogauer Str. 50. Info: www.mac-franken.de.

www.hadix-modellbahnboerse.de

25.04.: Modellbahnbörse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de. Jetzt Standplatz sichern!

26.04.: CAM Modellauto-, Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15 Uhr, 21423 Winsen, Autohaus Wolperding, Schlossring. Info-Tel.: 040/6482273.

Weitere Veranstaltungstermine finden Sie unter
https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

Alle genannten Termine und Angaben ohne Gewähr! Bitte unbedingt vor Besuch beim Veranstalter rückversichern!

Termine
Modellbahnveranstaltungen
15.03. Waltrop, Stadthalle, 11-15 Uhr
22.03. Herford, Alter Güterbahnhof, 11-16 Uhr
03.04. KARFREITAG, Bremen Messe Halle 3, 11-15 Uhr
06.04. OSTERMONTAG, Dinslaken Halle der Trabrennbahn, 11-15 Uhr
12.04. Lingen, Emslandhallen, 11-15 Uhr
26.04. Osnabrück, Halle Gartlage, 11-15 Uhr
OVGmbH, Postfach 1105, 48600 Ochtrup
Tel.: 02553-98773 www.bv-messen.de

ALPHA-TEAM präsentiert
Eisenbahn-, Modellautomärkte
29.03.2015
Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Mehrzweckhalle Weiße Mühle
97230 Estenfeld
jeweils von 10–16 Uhr
www.alpha-team-noll.de
Tel.: 06239/4469 • Fax: 06239/4876

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
15. März 44 Dortmund-Marten, Blumengroßmarkt, Germania Str.
22. März 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
29. März 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
29. März 58 Schwerte, Freischütz, Hörder Str.
12. April 45 Hattingen, Henrichshütte, Werksstr.
19. April 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str.
19. April 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
26. April 44 Dortmund, Revierpark Wischlingen, Höfker Str.
Wenn nicht anders angegeben, alle Märkte von 11–16 Uhr
... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980
0172/9544662

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Samstag, 28. März, Kongresshalle Böblingen
Sonntag, 03. Mai, Kursaal Bad Cannstatt
von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

AUS DER IDEENKISTE

Trennbare Kupplung



◗ Das Modell des Brekina-Vorserien-VT 95 wird mit untrennbaren Kupplungen ausgeliefert. Leider ist somit kein vorbildgerechtes Umsetzen des Beiwagens (kein Steuerwagen!) am Endbahnhof möglich. Abhilfe bieten die Kupplungsbügel aus dem Roco-H0e-Programm. Da die vorhandenen Brekina-Kupplungshaken über Haltenasen verfügen, lassen sich die Kupplungsbügel durch leichtes Zusammendrücken recht einfach befestigen. *Uwe Mendryk*

Näher am Vorbild dran

Johannes Sommerfeld verfeinert Schuppentore

◗ Auf meiner Anlage ist ein kleines Bahnbetriebswerk geplant. Beim Lokschuppen habe ich die Tore des ehemaligen Bahnbetriebswerks Leinefelde an der Hauptbahn Halle – Kassel nachempfunden. Während meiner Ausbildungszeit im Bw Nordhausen war ich in meinem Lehrjahr an der Erneuerung dieser Tore mit beteiligt, so dass ich eine besondere Beziehung zu diesem Gebäude habe. Zunächst plante ich, die dem Bausatz Ottbergen (Kibri, Art.-Nr. 39452) beiliegenden Tore komplett durch neue Ätzteile zu ersetzen. Das setzt aber voraus, dass auch für die Scharniere eine neue Lösung gefunden werden muss. Einfacher ist es, die Tore so zu belassen und nur den unteren Teil zu ersetzen. Mit einer Feile habe ich auf der Vorderseite alle erhabenen Details und den unteren Teil insgesamt abgeschliffen, so dass sich eine kleine Stufe zum Fensteransatz ergab. Der Firma Beckert-Modellbau in Gaustritz bei Dresden wurden Originalfotos übersandt. Sie hat für den unteren Teil der Tore neue Ätzteile angefertigt. Mit einem Zweikomponenten-Kleber erfolgte dann eine Verbindung der geätzten Teile mit dem Originaltor aus Kunststoff. Den Übergang zwischen den beiden Materialien kann man mit etwas Kunststoff-Spachtel ausgleichen. Die Innenseiten der Schuppentore werden ebenfalls plangeschliffen und mit etwas Spachtelmasse ausgeglichen. *Johannes Sommerfeld*



FOTOS: SOMMERFELD

Das linke Bild des Modell-Lokschuppens zeigt die einzelnen Umbaustufen, während rechts die Originaltore abgebildet sind.

Gesichertes Gleisende

Schutzhalt-Tafeln selbst herstellen

◗ Ich habe Kunststoff-Befestigungsteile für Etiketten im Farbton Oxidgrün bemalt. Nach dem Trocknen werden auf die künftigen Schilderflächen beidseitig die mit weißem Rand ausgeschnittenen Papier-Scheiben aufgeklebt. Sehr gut haftet das Papier mit Revell-Kunststoffkleber. Die Papierscheiben habe ich zuvor selbst hergestellt. Mit Hilfe von Excel konnte ich die roten Kästen produzieren. Nach dem Klebevorgang wurden die Schilder noch mit mattem Klarlack überstrichen. Nun bog ich den Kunststoffstiel an der Verjüngung im 45-Grad-Winkel zur Seite und längte diesen ab dem Knick mit dem Seitenschneider auf zwölf Millimeter ab. Die künftige Halterung passt zwischen Schotter und Schiene. So kann die Tafel ohne Klebstoff aufgestellt werden. Die Bahnmeisterei kann damit die Sh 2-Tafeln durch Herausziehen wieder entfernen und die Gleise damit für den Verkehr freigeben. Durch die Elastizität des Ausgangsmaterials, das kaum zu brechen ist, können die Schilder lange genutzt werden. *Manfred Allinger*

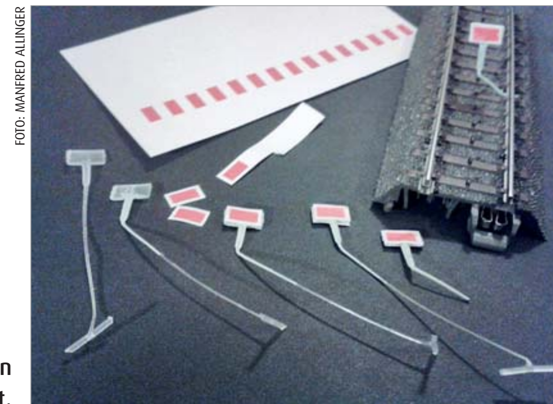


FOTO: MANFRED ALLINGER

Die Arbeitsschritte, in einem Bild dargestellt.



Nur grüne Böschungen erschienen uns etwas langweilig. Eine Eisenbahnbrücke macht aus dem MEB-Fotodamm eine attraktive Bühne für neue N-Fahrzeuge.

Stahl-Träger



Für die Nachbildung einer einfachen Eisenbahnüberführung mit Trägern aus Stahlblech bietet sich der Eigenbau an, wenn im Zubehörmarkt entsprechende Modelle nicht angeboten werden. Als Baumaterial dient im Wesentlichen Polystyrol, das von Evergreen (mittlerweile von Faller vertrieben) in geeigneten Abmessungen und Formen für den Modellbau angeboten wird.

Von einer 0,5 Millimeter starken Platte werden zunächst zwei 1,2 x 12 Zentimeter messende Streifen abgeschnitten. Ein Stahllineal oder Walzstahlabschnitte vom Schlosser helfen anschließend dabei, die 3,2 Millimeter breiten und 0,5 Millimeter starken waagerechten Verstärkungsstreifen mit Kunststoffkleber parallel anzubringen. Schmalere Streifen aus Polystyrol imitieren die feinen senkrechten Verstärkungen der Hauptträger. Vorab werden die genauen Positionen mit einem Bleistift markiert. Kleine Stücke aus 0,25 Millimeter starkem Material stellen, passend zugeschnitten, die Verbindungsbleche dar. Die Ausarbeitung der Nieten kann man in diesem Maßstab vernachlässigen. Möglich wäre deren Nachbildung in Lasercut- oder Ätztechnik.

Ist der zweite Träger fertig gestellt, sind die beiden Brückenteile mit sieben Streben aus 3,2 Millimeter hohem Doppel-T-Profil miteinander zu verbinden. Auch hier markiert man die Positionen zuvor mit Bleistift. Im Original sorgt eine Windverstrebung für die Festigkeit der Konstruktion. Im Modell ermöglicht diese Verstrebung aus feinen Leisten unterhalb der Brückenträger interessante Fotomotive.

Um die Brücke in das Modul einzupassen, muss ein Teil der bereits montierten Trasse entfernt werden. Mit einer kleinen Säge lässt sich das schnell erledigen. Zusätzliche Holzstützen an den Enden der Trassenbretter sorgen für ausreichende



Die Brücke entsteht aus unterschiedlichen Evergreen-Polystyrolstreifen. Walzstahlteile helfen dabei, die Streifen parallel anzukleben.



Sind die beiden Träger fertig gestellt, werden sie mit 3,2 Millimeter hohen Doppel-T-Profilen verbunden.



Schmalere Streifen imitieren die senkrechten Verstärkungen, kleine Polystyrolstücke stellen die Verbindungsbleche dar.



Für eine realistische Unteransicht der Brücke sorgt ein Windverband aus feinen Streben.

Stabilität. Zuvor wurde die Lage der Straße, die unter der Brücke hindurchführt, festgelegt und aus einem sechs Millimeter starkem Sperrholzbrett ausgesägt. Im nächsten Schritt entstehen die Widerlager aus sechs Millimeter dickem Pappelsperrholz. Schraubzwingen halten die Teile in Form, bis der Holzleim angezogen hat.

Vor der Brücke soll ein Signal den Bahndamm zusätzlich auflockern. Hierfür eignet sich ein Mauersockel aus Resin, der bei „spurneun" passend für Viessmann-Signale

Der Fotodamm ist lang genug ausgefallen, um nicht nur Einzelfahrzeuge, sondern auch kürzere Züge präsentieren zu können.


Für die Brücke wird ein Teil der Trasse mit der Japansäge entfernt. Als Gleisunterlage dient drei Millimeter dickes Resorb, verklebt mit Kontaktkleber.



Um den Signalsockel von „spurneun" unterzubringen, wird mit Bohrer, Säge und Raspel eine passende Öffnung in der Trasse geschaffen.


Die Widerlager aus dünnem Pappelsperrholz werden mit Schraubzwingen in Form gehalten, bis der Leim angezogen hat.


Die Widerlager erhalten Gesimse aus Balsaholz. Die Nachbildung der Einzelsteine lässt sich einfach in das weiche Material prägen.

im Angebot ist. An der vorgesehenen Stelle wurde das Trassenbrett etwas breiter belassen. Mit Bohrern, Säge und Raspel entsteht nun eine rechteckige Öffnung, in welcher der Sockel verleimt werden kann.

Die Gesimse der Brückenwiderlager entstehen aus drei Millimeter starkem Balsaholz aus dem Modellbaufachhandel. UHU-Hart eignet sich gut zum Befestigen der Gesimse auf den Lagern. Alle Teile erhalten nun eine Behandlung mit Tiefgrund. Dadurch beugt man dem Bindemittelentzug bei den nachfolgenden Schichten vor und vermeidet Farbabplatzer.

Helles Grau bildet die Basis für die Farbgebung der Widerlager, die eine einfache Betonkonstruktion nachbilden sollen. Dafür empfehlen sich beispielsweise die Farben von Revell, aber auch andere Acryl-Farben auf Wasserbasis. Mit den sogenannten Shades von Citadel lassen sich die Flächen schnell und unkompliziert einfärben, so dass ein realistischer Eindruck von bereits verwittertem Beton entsteht. Für die senkrechten Flächen eignen sich „Agrax Earthshade“ und „Nuln Oil“. Rötliche Oxidablagerungen auf den Gesimsen



Alle Bauteile und die Böschungen werden mit Tiefgrund aus dem Baumarkt eingestrichen.



Damit die späteren Farbschichten gut haften, erhält die Brücke eine Grundierung. Eine dünne Schicht genügt.



Als Grundton für die Nachbildung der Beton-Bauteile dient ein helles Grau. Sehr gut eignen sich wasserlösliche Acrylfarben.



In mehreren Schichten aufgetragen, bildet aufgehelltes Flaschengrün die Grundfarbe der Brücke.



Mit einem Pinsel trägt man dunkle Lasur, sogenannte Shades von Citadel auf, um der Nachbildung von Betonflächen mehr Tiefe zu verleihen.



Mit einem fast farbleeren Pinsel erhält auch die Brücke Aufhellungen, in diesem Fall in lichtem Flaschengrün.



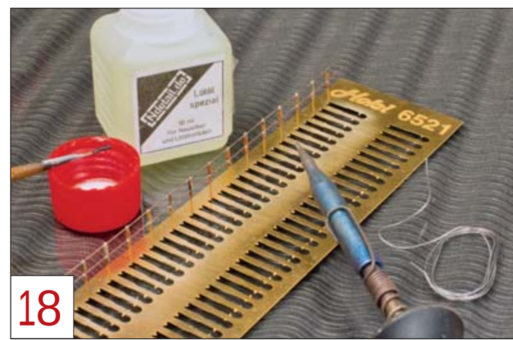
Helles Braun auf dem fast trockenen Pinsel hebt die Kanten etwas hervor. Dazu fährt man mit dem fast trockenen Pinsel flach über das Modell.



Lackschäden lassen sich mit einem Zahnstocher oder einer Stecknadel und schwarzbrauner Ölfarbe imitieren. Die Farbe muss antrocknen.

Die Rostflecken entstehen mittels Feuerzeugbenzin, das auf die Ölfarbe getupft wird und sie anlöst. In der Mitte bleibt ein dunkler Punkt.





In der Ätzplatine von Heki lassen sich die Pfosten aufbiegen und verlöten. Die Drähte werden vorab durch die Löcher der Pfosten gefädelt.

imitiert der Farbton „Sepia". Die Lasur wird einfach mit einem groben Pinsel aufgetragen und gegebenenfalls mit einem Küchentuch wieder ein wenig abgetupft, falls sich zu viel Farbe in den Gravuren ablagert.

Anschließend hebt man mit etwas Weiß, mit hellem Braun vermischt, die Kanten dezent hervor, indem man mit dem fast trockenen Pinsel flach über die Strukturen und Kanten streicht.

Nun ist es an der Zeit, den Brückenüberbau fertig zu stellen. Damit die späteren Farbschichten gut haften, erhält er eine Grundierung mit „Surface Primer" von Tamiya. Dabei genügt eine dünne Schicht, die außen liegenden Teile sollten aber genug Farbe abbekommen. Leicht aufgehelltes Flaschengrün bildet nun die Grundfarbe der Brücke. In dünnen Schichten gelangt die Farbe, mit einer Airbrush-Pistole aufgebracht, auch in die Ecken der Konstruktion. Mit einem fast farbleeren Pinsel und etwas lichterem Flaschengrün werden die Flächen danach wieder etwas aufgehellt. Die Kunst dabei ist, möglichst keine sichtbaren Pinselstriche zu erzeugen. Dies gelingt, wenn der Pinsel kaum noch Farbe an ein Blatt Papier abgibt und man erst dann sehr sanft über die Fläche streicht.

Die Farbgebung erfordert viele Einzelschritte

Zur Darstellung kleinerer Lackschäden und Roststellen tupft man mit einem Zahnstocher oder einer Stecknadel winzige, schwarzbraune Ölfarbkleckse auf die Brückenteile. Vor dem nächsten Arbeitsschritt muss die Farbe einige Stunden trocknen. Dann tupft man mit dem Pinsel etwas Feuerzeugbenzin auf die Farbpunkte. Dadurch löst sich die Ölfarbe ein wenig und es entsteht die typische Rostkorona um die Schadstelle herum. Die Brücke sollte währenddessen so gehalten werden, dass die Farbspuren nach unten laufen. Im optimalen Fall bleibt ein kleiner dunkler Punkt in der Mitte zurück, falls nicht, wird mit der Nadel nochmals einer gesetzt. Der gesamte Brückenüberbau erhält schließlich ebenfalls eine Behandlung mit dunkler Lasur. Auch dafür eignet sich der Shade „Nuln Oil" von Citadel sehr gut.

Noch vor der Begrünung kann die fertige Brücke eingebaut werden. Liegt sie plan auf den Widerlagern auf, fixiert man sie mit etwas Kleber.



Am hinteren Widerlager wurde links ein kleiner Vorsprung vorgesehen. Mittlerweile steht dort ein Mast für die Oberleitung.

Es fehlen noch Sicherheitsmaßnahmen für die Preiser-Bahnbediensteten. Passende Geländer für die Widerlager gibt es von Heki. Geliefert werden eine Ätzplatine und einige verkupferte Eisendrähte. Für den Zusammenbau ist es sinnvoll, die Pfosten im Ätzrahmen zu belassen und lediglich im gewünschten Abstand aufzubiegen. Dann werden zwei Drähte durch die Löcher der Pfosten gefädelt und durch Verlöten fixiert. Die Schwierigkeit besteht hier darin, so wenig Lot wie möglich zu verwenden, das Lötöl von „Ndetail" ist dabei ein sehr gutes Hilfsmittel.

Die für die Brücke benötigten Geländerteile werden passend abgelängt und gegebenenfalls zurechtgebogen. Kleinere Korrekturen sind mit einem Lötkolben schnell erledigt. Mit Spiritus in einem kleinen Schälchen und einem Borstenpinsel lassen sich Reste des Flussmittels und Fette, die an den Teilen haften, entfernen.

Ein feines Geländer entsteht aus Metall

Die gereinigten und getrockneten Teile erhalten zuerst eine Grundierung mit Citadel-„Chaos Black"-Primer. Danach erfolgt die Alterung mit der Airbrush-Pistole und verschiedenen Braun- und Rosttönen aus dem Vallejo-Sortiment. Ein klein wenig „Nuln Oil" sorgt auch hier für Kontrast und eine plastischere Wirkung. Die Position der Löcher für die Pfosten markiert man mit einem Bleistift, dann können mit einem Stiftenklöbchen die Mauersimse angebohrt werden. Die eingesteckten Geländer werden mit Sekundenkleber fixiert.

Aus feinen Lindenbrettchen mit Lattenstruktur entstehen die Laufstege beiderseits der Gleise. Mit einem scharfen Messer lassen sich die schmalen Streifen abtrennen. Die Shades von Citadel funktionieren hier hervorragend auch als Beize. Dabei werden die Farben „Nuln Oil" und „Agrax Earthshade" kombiniert.

Viel Aufwand für ein nur zwölf Zentimeter langes Bauwerk, doch es lohnt sich. Auf den ersten Blick fragt man sich: Vorbild oder Modell? □ *Elvis Müller/abp*



Die für die Brückenwiderlager benötigten Geländer werden passend abgelängt und zurechtgebogen.



Mit einem Stiftenklöbchen und einem passenden Bohrer entstehen die vorher angezeichneten Bohrungen in den Mauergesimsen.



FOTOS: ELVIS MÜLLER

Fahrt ins Allgäuer Sommergewitter: Noch strahlt die Abendsonne auf das Fuhrwerk und den 627. Erst die Brücke macht das Motiv spannend.

Ist Ihre Sammlung komplett?
Diese Ausgaben sind noch lieferbar!



BAHN*Epoche* 3
Best.-Nr. 301203

BAHN*Epoche* 4
Best.-Nr. 301204

BAHN*Epoche* 5
Best.-Nr. 301301



BAHN*Epoche* 6
Best.-Nr. 301302



BAHN*Epoche* 7
Best.-Nr. 301303



BAHN*Epoche* 8
Best.-Nr. 301304



BAHN*Epoche* 9
Best.-Nr. 301401



BAHN*Epoche* 10
Best.-Nr. 301402



BAHN*Epoche* 11
Best.-Nr. 301403



BAHN*Epoche* 12
Best.-Nr. 301404



BAHN*Epoche* 13
Best.-Nr. 301501

Entdecken Sie die Faszination der

Eisenbahn-Klassik



NEU

BAHN*Epoche* 14
Frühjahr 2015
Best.-Nr. 301502

- Jede Ausgabe mit Gratis-DVD
- 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm
- über 150 Abbildungen
- Klebebindung
- € 12,–

Jetzt im Handel: BAHN*Epoche* 14 (Frühjahr 2015)

Die Titelstory der neuen **BAHN***Epoche* widmet sich dem Dampfalltag auf der Ruhr-Sieg-Strecke. Auf 106 windungs-, steigungs- und tunnelreichen Kilometern verbindet sie Hagen mit den Industriebetrieben des Lennetals und der Stadt Siegen, von wo über Gießen eine direkte Verbindung nach Frankfurt führt. Es gab eine Zeit, in der hier alle 15 Minuten das Rollen und Stampfen einer 44 oder 50 vor Güterzügen zu vernehmen war. Dazu Reisezüge mit der 03.10 von Hagen-Eck oder Siegener 23ern. An diese Zeit erinnert Dietmar Kunen, der an dieser Hauptbahn groß geworden ist.
Außerdem: Die „Fliegenden Züge" der (D)DR • Wie die Bahn uns bewegt hat: Unterwegs mit Zügen des Berufsverkehrs • Heidelberg Hauptbahnhof • Führerstandsmitfahrten • Und vieles mehr!
Inkl. RioGrande-Film-DVD: „VT 18.16 – Der legendäre Reichsbahn-Schnelltriebwagen" mit 51 Minuten Laufzeit

Nutzen Sie die Abovorteile

Mit dem **BAHN***Epoche*-Jahresabonnement sparen Sie pro Ausgabe € 2,– gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen. Sie erhalten ein Jahr lang **BAHN***Epoche* inkl. DVD druckfrisch frei Haus geliefert – insgesamt 4 Ausgaben für nur € 40,– (Ausland € 48,–).

So verpassen Sie keine Ausgabe. Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen die DVD „Fernzüge der 1950er Jahre" mit 31 Minuten Laufzeit.



Abo-Hotline:
0211/690789985
www.bahnepoche.de

Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen



Ihr Begrüßungsgeschenk

DVD „Fernzüge der 1950er Jahre"

Klangvoll benannte Fernzüge wie der „Roland", der „Blaue Enzian" oder der „Glückauf" werden in diesem wiederentdeckten Archiv-Film der DB in Originalaufnahmen und malerischen Landschaften gezeigt.



Video-DVD, Laufzeit 31 Minuten

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

**Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim Verlag:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, E-Mail bestellung@vgbahn.de**



Die Eisenbahntrasse schlug eine Scharte in den alten Weinhang. Nur diesem Umstand ist zu verdanken, dass sich im Einschnitt nackter Fels zeigt.

Kiloschwer wirken Felsen und Mauern... Wer aber unser Weingut-Modul anhebt, ist überrascht ob des sehr geringen Gewichts. So gewähren wir heute detaillierte Einblicke in die Geheimnisse einer erneut weiterentwickelten Leichtbauweise.

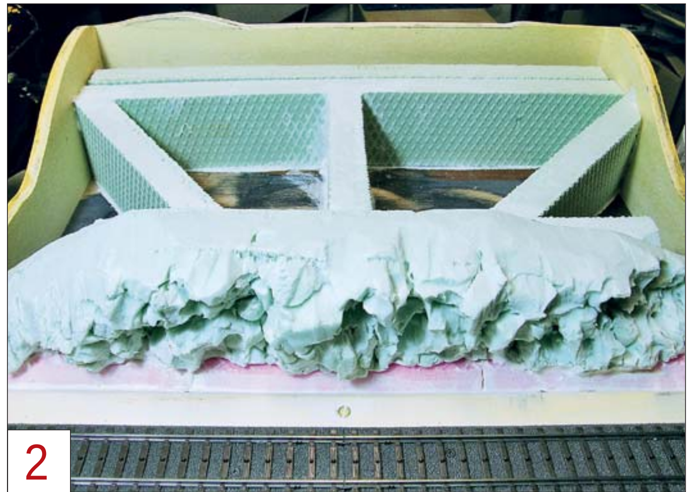
IM LAND DER REBEN TEIL 2

Kreativität endet niemals. So gilt sie zweifellos auch als Hauptnahrung für dieses unsrige Hobby, zumindest aus meiner Sicht. Neue Ideen und das Experimentieren mit alternativen Techniken halten die Faszination am Leben; Modell-Landschaftsbau kann und darf einfach nicht dergestalt ausarten, dass man irgendwann nur noch Fertig-Artikel von der Stange kauft und auf einer starr nach Einheitsprinzip erstellten Anlage einbaut. Das hieße Stillstand – und man verlöre wohl extrem schnell die Lust am Modellbahn-Hobby insgesamt.

Versprochen wurde bereits im ersten Teil unserer Weingut-Werkstatt, heute die Besonderheiten des angewandten Landschafts-Leichtbaus genau aufzuzeigen und auf jene Weise die Lust zu wecken, dies alles einmal selbst auszuprobieren. Solche Landschaften wiegen nicht nur sehr wenig, sie sind auch mit einfachsten Materialien und Werkzeugen herzustellen. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass kaum Schmutz anfällt. Vorbei sind die Zeiten von Sägemehl, lästigen Styroporbröseln, weißem Staub und endlosem Gips-Anrühren!

Ursprünglich fertigten Modellbahner die Spanten des Landschaftsunterbaus vollständig aus Sperrholz, was natürlich auch teuer war. Die Herstellung erforderte zudem handwerkliches Geschick. Auf jene Spanten wurde dann Fliegendrahtgitter-Gewebe aufgetackert; die eigentliche Landschaftshaut entstand mit Spachtelmasse auf Gips-Basis. Jene klassische Technik kann in etlichen Druckwerken von Bernhard Stein oder anderen Modellbahn-Koryphäen detailliert nachgelesen wer-


Styrodur besitzt optimale Eigenschaften, um daraus mittels eines Messers oder Schraubendrehers typische Felsformationen zu brechen.


Erstmals als Spanten eingebaut: 20 Millimeter starkes Styrodur, befestigt mit Dispersionsklebstoff. Nur der Modulkasten besteht aus Holz.

den. In den Anfangsjahren baute auch ich meine Anlagen auf diese Weise, wirklich überzeugen konnte die Technik aber leider nie – so wenig wie die von einigen Kollegen praktizierte Bauform aus massiven Styropor- oder Styrodurblöcken.

Alles war mir zu schwer und in der Fertigung zu mühselig. So ließ ich mir für Unterpreuschwitz etwas völlig Neues einfallen, basierend auf einer weiterentwickelten Idee Siegfried Gehringers, Herzblut-

Hohler Unterbau, Felsen und Mauern aus Styrodur

Modellbahner aus Blaufelden: Karton kam für die Landschaftshaut zum Einsatz, in Unterpreuschwitz dann erstmals auch für den Spanten-Unterbau. Lediglich die Modulkästen bestehen dort noch aus Pappelsperrholz. Für die bereits gipsfreien Felsen wurde schon Styrodur verwendet, für Mauern allerdings noch größtenteils fertig gekaufte Heki-Dur-Platten. So stellt das Weingut-Modul in jedem Fall eine Weiterentwicklung der auf den Unterpreuschwitzer Bahnhofssegmenten angewandten Techniken dar: Völlig neu kommen nun Styrodur-Spanten und bildschöne Mauern aus dem gleichen Material hinzu.

Letztere sind ein Resultat der eingangs geschilderten Grundsatz-Überlegung in Sachen Kreativität: Jene seitens der Hersteller angesteuerte Praxis, heutzutage möglichst alle Dinge fertig kaufen zu sollen, gefällt der Künstlerseele schlichtweg nicht.


Auch die Gebäude stehen nicht auf Holz, sondern direkt auf Styrodur. Dessen Farbunterschiede sind übrigens bedeutungslos. So wurde eben einfach nur verarbeitet, was das Kunsthäusle-Materiallager gerade hergab.


Stehende Styrodurplattenreste boten sich für die Weinterrassen an; alles bleibt noch lose.


Unser Schrazelloch bekam ein höhlenartiges Inneres. Die Gravur der Mauern macht Spaß.


Die eingeschnittenen Fugen können mit dem Schraubendreher herrlich modelliert werden.


7

Wie echter Naturstein: Die Drahtbürsten-Bearbeitung schafft eine optimale Oberfläche.


8

Die fertigen Mauern mit Dispersionsspachtel-Versiegelung nach erfolgter Basis-Einfärbung.

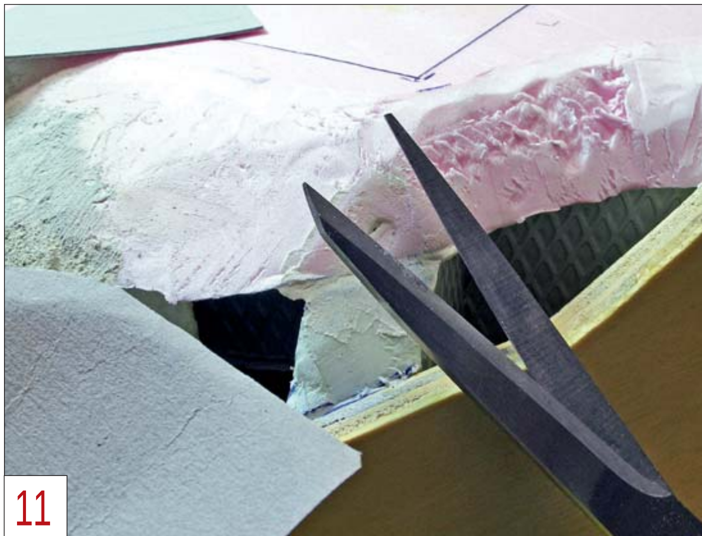

9

Natürlich kein Gips: Dispersionsspachtel wurde auch zur Versiegelung der Felsen genutzt.



10

Spontaner Kunstgriff: Asoas Gesteinsmehl wird in die feuchte Masse eingearbeitet.


11

Hohlräume bleiben und sparen so Gewicht: Einen Millimeter starkes Kartonmaterial wird konkav respektive konvex ausgeformt und zugeschnitten, verschließt dann als harmonisch fließende Landschaftshaut sämtliche Öffnungen.

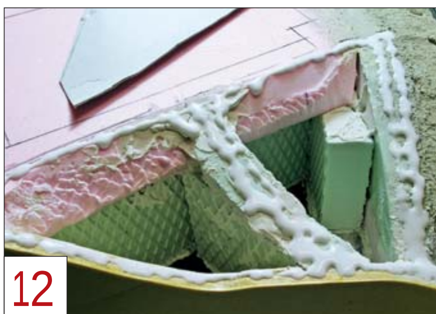
So obsiegte letztlich der Selbstbau, noch dazu mit deutlich befriedigenderem Ergebnis! Die Fertigung gestaltete sich sogar einfacher als gedacht, außerdem hat sie überaus Spaß gemacht. Mehr als viele Worte verdeutlichen unsere Bilder – natürlich mit freundlicher Empfehlung, diese Technik selbst auszuprobieren!

Man schneidet zunächst in glattes Styrodur mit dem Cuttermesser die Mauerfugen ein. Wer die Proportionen nicht aus dem Kopf hinbekommt, macht sich einfach ein Foto vom zugedachten Vorbild und behält dieses stets im Auge. Bei so genannten Trockenmauern, wie sie im Bereich von Weinbergen zu finden sind, dürfen die Fugen ruhig schön tief ausfallen. Mit

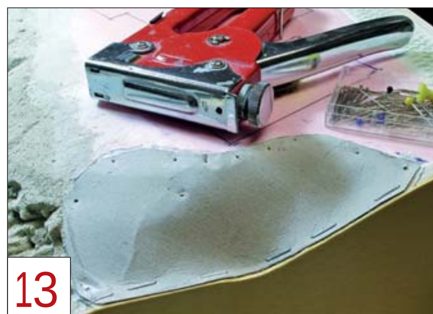
Dispersionskleber und Dispersionsspachtel

kleinen Schlitzschraubendrehern weitet man diese dann und drückt die Kanten der Steine zurecht (Bild 6). Zuletzt klopft man mit einer Drahtbürste auf die Oberfläche und öffnet auf jene Weise saugfähige Poren, ehe man die Mauer mit einer nicht zu dicken Mischung aus Dispersionsspachtelmasse und Dispersionskleber betupft und dergestalt versiegelt. Unsere trockene Styrodur-Mauer wird dadurch nicht nur deutlich stabiler und härter, sondern erhält auch eine optimal grundierte, zudem sogar haptisch Stein nahekommende Oberfläche. Zuletzt färbt man sie auf die übliche Weise in Lasur- und Graniertechnik ein – genauso wie Mauern aus Gips oder Polystyrol.

Styrodur besitzt nahezu ideale Eigenschaften, um daraus eine typische Felsenform zu brechen. Dies gelingt am besten mit einem Stechbeitel. Man sollte allerdings darauf achten, dass keine kleinen Styrodur-Fetzen mehr an der Felswand hängen, ehe man sie gleichwohl mit einer


12

Je dichter die Spanten stehen, desto stabiler das Ergebnis. Geklebt wird mit Weißleim.


13

Tackerklammern fixieren unsere Karton-Landschaftshaut im Holz, Stecknadeln im Styrodur.



14

Auch zum Verarbeiten der Kanten und Überlappungen taugt Dispersionsspachtelmasse.



Lieber mehrere Lasuren als eine womöglich zu dick ausfallende Farbschicht: Verdünnte schwarze Dispersionsfarbe macht den Anfang.



In warmem Elfenbeinton habe ich graniert, ehe zum Schluss diverse Aquarellfarben typisch erdig-moosige Nuancen zauberten.



Kanten-Details: Wo später der Grasansatz beginnt, darf ruhig etwas Erde sichtbar werden. Noch können wir saubere Vorarbeit leisten!

Dispersionsspachtel-Dispersionskleber-Mischung versiegelt, die hier natürlich ein wenig dickflüssiger ausfallen darf als jene für die fein gravierten Mauern.

Anders als bei den Unterpreuschwitzer Felsen wurde diesmal allerdings Kalkstein-Splitt von Asoa (eigentlich ein Gesteinsmehl) direkt in die feuchte Masse eingestreut. Das Ergebnis der spontanen Idee überzeugte auf Anhieb. Mittels Borstenpinsels ließen sich sogar Sediment-Strukturen einarbeiten... Obwohl die Felsen am Weingut ebenfalls federleicht sind, besteht ihre Oberfläche nun quasi tatsächlich aus echtem Stein, was man auf besondere Weise noch immer sieht – und zwar trotz abschließender Patinierung mit Dispersionsfarbe, Acryl- und Aquarellfarben. Letztere zeichnen sich durch die hervorragende Eigenschaft der Transparenz aus.

Alle übrigen Informationen zur weiteren Vorgehensweise entnehmen Sie bitte den Werkstattfotos. Der dritte und letzte Teil unserer Dokumentation beschäftigt sich dann mit der feineren Ausgestaltung des Weingut-Moduls. Wer sich für die Markelsheimer Vorbild-Hintergründe zu verschiedenen Weinhängen und zum überaus mysteriösen Schrazelloch interessiert, findet mittels Internet-Suchmaschine unter #***kunstmichiworld*** ein kleines Themenvideo im Rahmen meines neuen Vlogs. □ *Michael Robert Gauß*

Die uralten Markelsheimer Weinterrassen standen Pate für die freie Modellumsetzung; das so genannte Schrazelloch findet sich bei Elpersheim.

FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUSS



Das im Stehkessel versteckte Getriebe ermöglicht den großzügigen Durchblick über dem Barrenrahmen und die Sicht auf die Gleitbahnen des Hochdrucktriebwerks.

Epoche-I-Freunde aufgemerkt: Aus Göppingen ist mit der bayerischen G 5/5 ein H0-Modell der zugkräftigsten, fünffach gekuppelten deutschen Länderbahnlokomotive neu erhältlich.

Bayerisches Kraftpaket

Erst vor wenigen Wochen auf der Nürnberger Spielwarenmesse präsentiert, war die bayerische G 5/5 im Abstand nur weniger Tage im Handel. Das interessante Vorbild entstand ab 1911 bei Maffei. Bis 1924 wurden 95 Maschinen gebaut, welche in wenigen Exemplaren sogar noch von der jungen Bundesbahn übernommen wurden. Ihre Zugkraft übertraf nicht nur die ihrer preußischen Pendants G 10 und G 12, sondern selbst die der später gebauten 50 und 52. Das von Märklin gewählte Vorbild der Nachfolgeserie, die Nummer 5856 der Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichseisenbahnen, entstammte einer Lieferung des Jahres 1923 und wurde bei der DRG bereits 1935 wieder ausgemustert.

Die Lokomotive und der Tender 2'2 T 21,8 wurden ihren Vorbildern sorgfältig nachempfunden. Allerdings ist das Modell etwas zu lang ausgefallen – der Achsstand der Lokomotive umgerechnet um 15, die Gesamtlänge über Puffer aufgrund des Lok-Tender-Abstands um 30 Zentimeter. Die dominante Front zeigt alle Merkmale der Vierzylinder-Verbundmaschine: zwei Innenzylinder geringeren Durchmessers mit ihren langen, bis zwischen die großen Petroleumlaternen reichenden Kolbenstangenschutzrohren, die Streben am Rauchkammerträger, beidseitig hohe Aufstiegsleitern mit freistehenden Griffstangen, die spitze Maffei-typische Rauchkammertür mit dem vorbildgerechten dritten

Feinste Gestaltung, aber etwas zu lang

Spitzenlicht und den üppigen Niederdruckzylindern. Auch diese haben dank fehlender Vorlaufachse des Vorbilds ab Werk Kolbenstangenschutzrohre. Der Pufferträger wirkt mit seinen Rangierertritten,

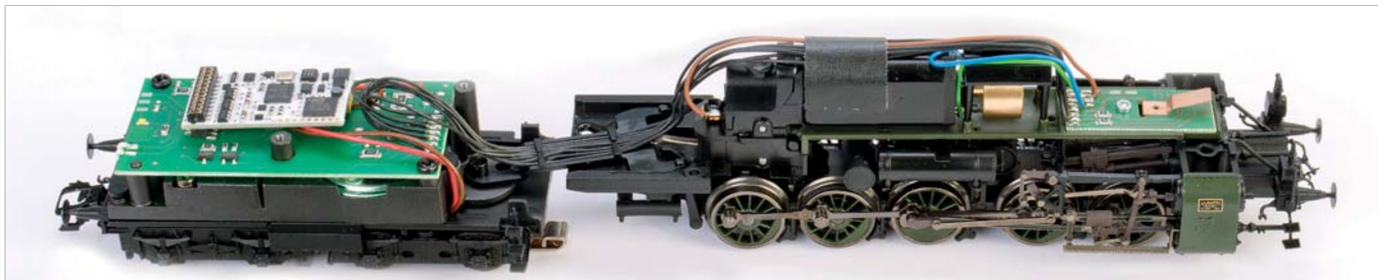


FOTOS: RAINER ALBRECHT

Die Frontpartie wird von den gewaltigen Außenzylindern, dem Innentriebwerk und der spitzen Rauchkammertür bestimmt.

Die zugstarken Güterzugmaschinen waren bis in die 1940er-Jahre vor schweren Güterzügen anzutreffen.





Mit abgenommenen Gehäusen kommt das durchdachte und aufgeräumt wirkende Innenleben zum Vorschein.

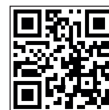
Griffstangen, Laternen, Stangenpuffern und zurüstbaren Kupplungen und Luftschläuchen fast ein wenig überladen. Doch verleiht dies dem Modell das charakteristische Antlitz der G 5/5. Gut gelungen ist auch der elegante Kessel, an welchem die Gussnähte nur für denjenigen sichtbar sind, der danach sucht. Alle Details, außer einigen dünnen Leitungen und Aufstiegstritten auf der Heizerseite, sind einzeln angesetzt. Am Fahrwerk erfreuen der seitlich durchbrochene Barrenrahmen, der freie Durchblick unter dem Kessel und die leicht brünierten blanken Metallteile der Steuerung, Achsen und Radreifen das Auge. Auf die Beweglichkeit der Innensteuerung hat man verzichtet, diese wurde mittels Kunststoffteilen imitiert. Die als Sechskantmuttern ausgeführten Stangenlager sind der Kraftübertragung von der vierten auf die übrigen Kuppelachsen und damit der Betriebssicherheit geschuldet. Mit einer großzügig bemessenen Seitenverschiebbarkeit von drei Achsen ist eine gute Bogenläufigkeit gewährleistet. Das Fahrverhalten des Digitalmodells ist makellos. Die Kriechgeschwindigkeit beträgt weniger als 1 km/h. Allerdings sollte die Höchstgeschwindigkeit (beim Vorbild 60 km/h) per CV herabgesetzt werden, der maximale NEM-Wert liegt bei 78 km/h. Digital schaltbar sind das warmweiße LED-Spitzenlicht, das dritte Spitzenlicht und die üblichen Geräuschfunktionen, wie zwei Pfeifsignale, Schaufelklappern, Pumpen oder Bremsenquietschen. Der als etwas zu hart empfundene Abdampfschlag ist bei Langsamfahrt annähernd radsynchron, steigert sich aber mit zunehmender Geschwindigkeit zu dem üblichen, maschinengewehrartigen Stakkato. Beim Zurücknehmen des Reglers verstummt es nahezu schlagartig. Ein Rauchgenerator kann nachgerüstet werden. Für 399,95 Euro wird die G 5/5 auch ohne Sound angeboten. Außerdem ist eine DB-Variante erhältlich. □

Olaf Haensch

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 39550
- **Antrieb:** Motor im Kessel wirkt über Schnecken-/Stirnrad-Getriebe auf vierte Kuppelachse
- **Haftreifen:** Vier
- **Decoder:** Mfx plus
- **Vmin (Fst. 1):** < 1 km/h
- **Vmax (Fst. 128):** 113 km/h
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht mit Tender:** 444 Gramm
- **Beleuchtung:** LED, weiß
- **Preis:** 479,95 Euro (UVP)

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie einen kurzen Film zum Modell der G 5/5. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



Als der Kunde noch König war, bot auch Henschel Rangierlokomotiven in unterschiedlichsten Konfigurationen sowie in verschiedensten Leistungsklassen an. Hobbytrade offeriert nun diverse Henschel-Vorbilder für die H0-Rangierer.

Baukasten-Loks



Ein nettes Detail sind die Hemmschuhe auf den Umläufen, auch wenn sie arg symmetrisch angeordnet sind.

Das Henschel Baukasten-System für Rangierloks mit Mittelführerstand umfasste in den 1960er-Jahren einen Leistungsbereich von 120 bis 2200 PS, verteilt auf zwei bis sechs Radsätze. Dazwischen gab es reichlich Abstufungen. Der Kunde hatte eine enorme Zahl an Wahlmöglichkeiten. Die wichtigsten Bauformen waren zweiachsige Loks mit der Achsfolge B, dreiachsige der Achsfolge Ca (Vorgelegewelle vor den Radsätzen) und Ci (Vorgelegewelle zwischen den Radsätzen), vierachsige der Achsfolge D sowie BB- und CC-Drehgestellloks.

Stolz war man bei Henschel seinerzeit auf das sogenannte Vollsicht-Führerhaus, das dem Triebfahrzeugführer sowohl im Sitzen als auch Stehen ein Blickfeld bot, das bis zu den Puffern reichte.

Nachdem bereits 2012, damals noch unter dem Label ADE/Hobbytrade, die späteren DHG 500-Typen mit Einzelachsantrieb präsentiert wurden, sind nun verschiedene Vorgängerbaureihen mit Vorgelegewelle und Treibstangen an der Reihe.

Hobbytrade, Spezialist für Henschel-Industrieloks

Während die Gehäuse und Aufbauten bei beiden Typen (B und Ca) gleich sind, unterscheiden sich die vorliegenden Mo-

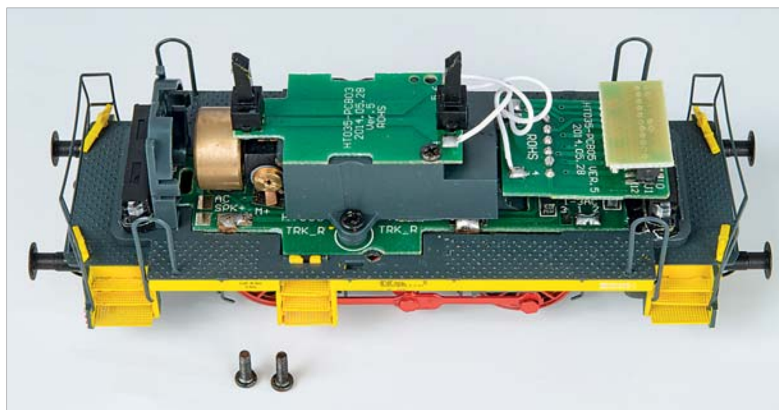


Zwei der sogenannten DH-Loks in Ca-Bauform. Die Vorgelegewelle sitzt dabei vor den Radsätzen.

FOTOS: BAUER-PORTNER

delle im Fahrwerk. In den Test gingen die Gleichstrom-Variante des B-Kupplers und die digitale Wechselstromvariante der als Ca bezeichneten Bauform.

Für die Detaillierung der Fahrzeuge gilt wie schon im MEB-Test im Heft 7/2012, dass es kaum besser geht: Perfekte Gehäusegravuren, maßstäbliche Formwiedergabe, makellos eingesetzte glasklare Scheiben, filigrane Handläufe, feine Speichenradsätze. Der Formenbau ist außerordentlich gut gelungen. Ein wertiges Metallgehäuse und -fahrwerk sowie geätzte Aufstiegstritte betonen den hervorragenden Eindruck der äußeren Gestaltung. Das i-Tüpfelchen bildet die fehlerfreie Lackierung inklusive äußerst präziser Bedruckung. Der angedeutete Führerstand müsste nur noch von einer Triebfahrzeugführer-Figur



Die kleine Schwungmasse ist mehr Zierde als Hilfsmittel. Ein Decoder würde der Opel-Lok guttun.



erobert werden. Den Modellen liegen steckbare Rangiererbühnen zum Tauschen bei, je nachdem, ob man eine Modellkupplung benötigt oder nicht.

Das Gleichstrommodell besitzt einen samtweichen Lauf und erreicht bei einer Gleisspannung von 12 Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 94 km/h, was etwas zu schnell ist, aber bei einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h beinahe noch im grünen Bereich liegt. Etwas problematischer ist das Langsamfahrverhalten. Zwar bewegt sich die Lok bei 2,8 Volt mit kaum merklicher Geschwindigkeit, aber die geringste Kontaktschwierigkeit lässt den B-Kuppler erstarren. Erst bei einer Spannung von 3,5 Volt fährt das Lökchen einigermaßen stabil, aber dann auch mit 8 km/h. Dem Modell liegt ein Radsatz mit Haftreifen bei. Dessen Verwendung ist aber nicht zu empfehlen. Die Opel-DH 360 B würde sich vielmehr über den Einbau eines Decoders freuen.

Ein Highlight auf allen Industriegleisen

Stromabnahmeprobleme traten bei der mit einem Uhlenbrock-Decoder ausgestatteten DH 440 Ca in den Farben der Ruhrkohle AG (RAG) naturgemäß nicht auf. Sie zeigte ein samtweiches Fahrverhalten mit einem auffallend dezenten Schleifergeräusch und kroch in der Fahrstufe 1 kaum merklich durchs Anlagenrund. In der höchsten Fahrstufe tanzten die Treibstangen bei einer Geschwindigkeit von 89 km/h. Das Modell für die Wechselstrombahner ist mit einem Haftreifen-Radsatz bestückt. Die drei Achsen sind ungefedert und ohne Höhenspiel allerdings seitenverschiebbar ausgeführt. Da hat es schon intelligentere Lösungen gegeben.

Die neuen Henschel-Rangierloks von Hobbytrade sind allerliebst und sollten auf keinem H0-Industriegleis fehlen. Lediglich die analogen Langsamfahreigenschaften sind mittelmäßig . □ *Stefan Alkofer*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Hobbytrade
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** AD155013 (Opel-Lok)/ AD255011AC (RAG-Lok)
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor über Getriebe auf alle Achsen
- **Schnittstelle:** 21-polig
- **Haftreifen:** –/Zwei
- **Vmin (2,4 V):** 5/‹1 km/h
- **Vmax (12 V):** 94/89 km/h
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 195 Gramm
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel
- **Preis:** 219/249 Euro (UVP)

Mit ein wenig Verspätung liefert ESU nun sein Modell der Gravita an den Handel. Wie gewohnt ist die H0-Diesellok aus Neu-Ulm gespickt mit allerlei Finessen.

Ohne Nachfolger

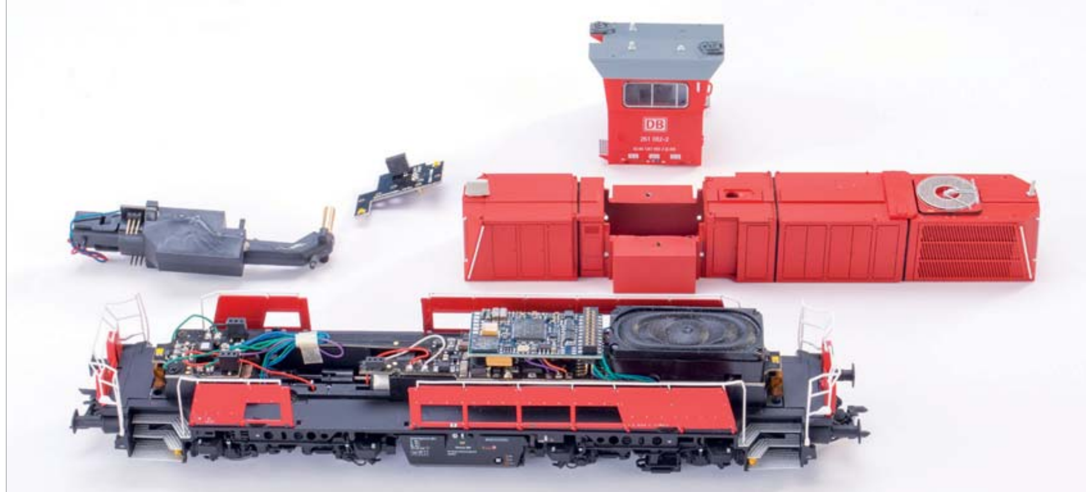
Dem deutschen Lokomotivhersteller mit der vermutlich geringsten Halbwertzeit, Voith Locomotives aus Kiel, hat ESU ein Denkmal gesetzt. Die 1:87-Verkleinerung des erfolgreichsten Modells, der Baureihe 261 beziehungsweise Gravita-10BB, stellt mal wieder einiges in den Schatten. Sie wird sicher viele Spielbahner-Herzen höher schlagen, aber auch Detail-Fetischisten mit der Zunge schnalzen lassen.

Nachdem Voith der Käufer für ein eigens entwickeltes extrem leistungsfähiges dieselhydraulisches Getriebe absprang, beschloss man in der Heidenheimer Konzernzentrale, eine Lok um das Getriebe herum zu entwickeln. Auf der Innotrans 2006 in Berlin stand auf einmal die beeindruckende Maxima, und Deutschland hatte einen neuen Lokomotivhersteller. Auf der nächsten Berliner Messe zeigten die Kieler die Gravita-Familie. Die DB AG fand sich als Großkunde und bestellte insgesamt 100 Exemplare des Typs 10BB (1000 kW) sowie 30 Stück der etwas längeren Bauart 15LBB (1800 kW). Eine Handvoll Lokomotiven ging an Privatbahnen beziehungsweise Lokvermieter. Im Jahr 2014 waren alle 165 bestellten Lokomotiven gebaut und Nachfolgeaufträge nicht in Sicht, weshalb man bei Voith beschloss, sich aus dem Lokomotivbau wieder zurückzuziehen.

Das Vorbild der Gravita scheint ja nur aus Ecken und Kanten zu bestehen und dürfte für jeden Modellbahn-Konstrukteur eine Herausforderung sein. Den Gravita-Habitus haben die ESU-Verantwortlichen jedenfalls bestens getroffen.



Nur wenige Loks verfügen über ein solch markantes Erscheinungsbild wie die Gravitas aus dem Hause Voith. ESU hat eine dieser Maschinen perfekt im Modell umgesetzt. Feinste Lackierung und Bedruckung unterstreichen das Spitzenniveau in der Großserienproduktion.



Kein Kubikmillimeter verschenkt: Das knappe Volumen unter den beiden Vorbauten ist vollgestopft mit moderner Elektronik, Lautsprecher und Raucherzeuger.

Auch die Drehgestellblenden sind superfein detailliert und zeigen alle wichtigen Bestandteile der Bremsanlage, der Federung und der Sandan-

Moderne Diesellok als Meisterwerk

lage mit filigranen Sandfallrohren, deren Öffnungen tatsächlich über dem Schienenkopf münden. Die Umlaufstangen der Mittelführerstand-Lok wurden angenehm filigran und vor allem aus elastischem Kunststoff gefertigt, was ihre Empfindlichkeit erheblich reduziert. Die Gehäusegravuren sind über jeden Zweifel erhaben. Lüftergitter und Trittstufen als Ätzteile: Was will man mehr? An diesem Punkt wäre jeder Vitrinenbahner bereits glücklich, aber der Anspruch der ESU-Konstrukteure war längst nicht befriedigt. Sie wollten dem Modell neben Sound- und Lichtfunktionen natürlich auch ihre Smoke-Funktion und zur Erhöhung des Spielwerts eine Digitalkupplung spendieren.

Herausgekommen ist ein echtes Spaßpaket. Die Gravita fährt seidenweich und erreicht in der höchsten Fahrstufe nahezu vorbildgerechte 110 km/h. Zwei Haftreifen sorgen dafür, dass auch der Ablaufberg kein unüberwindliches Hindernis darstellt.

Die Soundfunktionen kommen richtig gut. Das Geräusch des achtzylindrigen MTU-4000 klingt satt und laut. Die anderen Sounds, von Signalhorn bis Weichen- und Kurvenquietschen, begeistern ebenfalls. Der Rangierfunk hört sich genauso unverständlich an wie beim Vorbild. Die Lichtfunktionen sind umfangreich und die Digitalkupplung funktioniert tadellos. Doch erklärt mir jemand einmal, warum die Digitalfunktionen nicht in sinnvollen Blöcken geordnet sind?

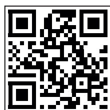
Fazit: Macht Spaß. Sieht gut aus und bereichert das Modellbahn-Sortiment. □ *S. Alkofer*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** ESU
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 12481
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen über Schnecken-Getriebe auf drei Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei
- **V_{min} (Fst. 1):** › 1 km/h
- **V_{max} (Fst. 126):** 110 km/h
- **Gehäuse:** Weitgehend aus Metall
- **Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 283 Gramm
- **Beleuchtung:** LED weiß/rot
- **Preis:** 399 Euro (UVP)



»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen Sie die Gravita in Aktion. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



FOTOS: RAINER ALBRECHT



Lüftergitter und Trittstufen sind Ätzteile, die etwas Patina vertragen könnten. Die Handläufe wurden praktischerweise elastisch ausgeführt.

Die Vorzeigelokomotive der Deutschen Reichsbahn schlechthin, die 01^5, steht beim Spur-I-Spezialisten KM 1 in mehreren Varianten vor der Auslieferung.

Grande Dame

Mit mehreren Versionen der Baureihe 01^5 hat Andreas Krug, Inhaber von KM 1, erstmals einen Nachkriegsentwurf der DR um den Faktor 32 verkleinert. Aber die 01^5 ist populär, und so war die Anzahl der Vorbestellungen erfreulich, wie aus Lauingen zu vernehmen war. Das Modell ist inzwischen fast ausverkauft. Wir haben die unlängst auf der Spielwarenmesse in Nürnberg präsentierte Vorserienversion getestet, welche noch mit einigen vor der Produktion zu beseitigenden Fehlern behaftet war. Sie entspricht der bisher gewohnten Qualität von KM 1. Komplett aus Messing und Edelstahl gefertigt, bringt das Fahrzeug ungefähr sieben Kilogramm auf die Waage. Bestellbar waren verschiedene Epoche-III- und -IV-Varianten, jeweils mit Kohle- oder Ölfeuerung. So wurde neben sechs weiteren Versionen beispielsweise die Wittenberger 01 513 mit Öltender, Schürze und (zweiteiligen) Boxpokrädern ebenso angeboten wie die Saalfelder 01 1514 mit flacher Rauchkammertür, Speichenrädern, Tenderaufsatzbrettern und Zierstreifen. Auch die Museumsmaschinen 01 533 der ÖGEG und 01 0509 der PRESS waren bestellbar. Einzelne Varianten sind noch erhältlich. Die Ganzmetallausführung erlaubt die vorbildgetreue Darstellung auch kleinster Details, ohne befürchten zu müssen, dass diese gleich abbrechen. So





Die gefederten und kugelgelagerten Kuppelräder haben elliptisch profilierte Speichen. Angeboten werden NEM- und Finescale-Räder.



FOTOS: OLAF HAENSCH

Die Armaturen des Führerstands (mit Echtholzfußboden) sind weitgehend vollständig nachgebildet, die des Öltenders ebenso.

taugt das Modell gleichermaßen als Raumschmuck in der Vitrine wie für den Fahrbetrieb. Die Sandkastendeckel sind zu öffnen. Das gilt auch für die Rauchkammertür. Dahinter kommen allerdings nicht Rohrwand, Blasrohr und Funkenfänger zum Vorschein, sondern verborgene Schalter der Elektronik. Der Antrieb der Lokomotive sitzt in der Feuerbüchse und wirkt per Kardanwelle auf die hintere Kuppelachse. Die Verkleidung der Welle ist sichtbar, fällt aber wenig auf. Wie beim Vorbild übernehmen die Kuppelstangen die weitere Kraftübertragung auf die beiden übrigen Kuppelachsen. Das kugelgelagerte Getriebe ist nicht selbstsperrend, so dass das Modell auch per Hand gerollt werden kann. Während der Fahrt fällt heizerseitig beispielsweise der beweglich nachgebildete Schmierpumpenantrieb an der dritten Kuppelachse ins Auge. Eine Kurzkupplungskinematik sorgt stetig für einen möglichst geringen Abstand zwischen Lokomotive und Tender. Die Türen des Führerstands und des Tenders sind ebenso gefedert wie die Puffer. Die Schraubenkupplungen lassen sich zugunsten der Betriebssicherheit gegen Klauenkupplungen austauschen. Die 01^5 ist mit dem Raucherzeugungssystem „Dynamic Smoke" von KM 1 ausgestattet. Es simuliert radsynchrone Abdampfschläge und Zylinderabdampf mittels Lüfter. Eine Füllung hält etwa 40 Minuten. Zusammen mit dem Sound aus den Breitbandlautsprechern, den LED-Lichteffekten und der servoangetriebenen Umsteuerung erzeugt das Modell ein realistisches Abbild des Vorbildfahrzeugs. □ *Olaf Haensch*

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Hersteller:** KM 1
- **Nenngröße:** I
- **Antrieb:** Kräftiger Motor in der Feuerbüchse wirkt auf die Kuppelachsen
- **Sound:** ESU Loksound XL 4.0/KM 1
- **Mindestradius:** 1020 mm
- **Material:** Messing und Edelstahl
- **Gewicht:** ca. 7 kg
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel, Führerstand, Triebwerksbeleuchtung, Feuerbüchse
- **Raucherzeugung:** Schornstein, Zylinderabdampf
- **Preis:** 3190/3340 Euro (UVP)



Das Handmuster hinterlässt mit seiner beachtlichen Länge von 760 Millimetern und sieben Kilogramm Gewicht einen nachhaltigen Eindruck.

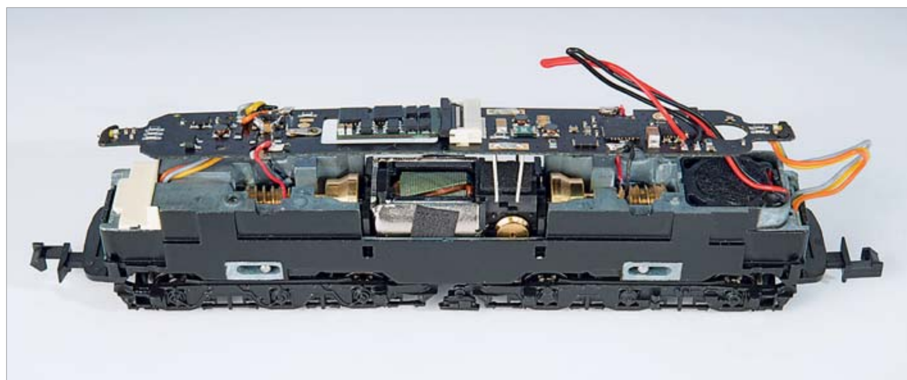
In der Epoche III waren Güterzüge noch überwiegend braun und die E50 erwies sich als richtige Lok für hohe Zuglasten. Mit Minitrix-Fahrzeugen ist das nun sehr schön nachzustellen. Allerdings passen die Pufferhöhen der Fahrzeuge desselben Herstellers nicht so recht zusammen.

Minitrix liefert nun auch die Digital-Version der neukonstruierten E50 für die Spur N aus.

ARBEITS-TIERCHEN

Mit etwas zeitlichem Abstand zur zunächst präsentierten analogen Variante wurden nun auch die Sound-Modelle der schwersten Einheits-E-Lok im Maßstab 1:160 ausgeliefert. Die Minitrix-E50 ist allein auf dem N-Markt, die früheren Modelle dieser Baureihe von Roco und Arnold, beide nicht so recht gelungen, werden wohl nie mehr aufgelegt. Wer also schwere Güterzüge auf seiner Anlage zu ziehen hat, greift sicher gern zu einer Neukonstruktion. Bereits 2012 wurde die E50 als Neuheit angekündigt, man hat sich also in Göppingen Zeit gelassen, um ein gelungenes Modell auf die Beine zu stellen.

Vieles ist sehr gut ausgefallen: Farbgebung und lupenreine Bedruckung sind tadellos, die Gravuren am Gehäuse einschließlich des Dachbereichs sowie an den Drehgestellen können überzeugen. Auch die angesetzten Griffstangen sind in diesem Fall so zierlich, dass die sonst an dieser Stelle geübte Kritik bezüglich der Maßstäblichkeit ins Leere geht. Die bei der Analog-Version noch fehlende silberne Einfassung der Seitenfenster wurde beim Digital-Modell nachgeholt. Doch bei der Frontansicht der N-E50 mag sich ein voll-



Wie aufwendig die Konstruktion eines Sound-Modells in N ist, verdeutlicht die Innenansicht der E50. Rechts sitzt der Lautsprecher, unterhalb der Schnittstelle der schräggenutete Motor.

FOTOS: BAUER-PORTNER



Sehr sauber sind die Gravuren am Gehäuse und bei der Dachausrüstung gelungen. Bei den feinen Griffstangen an den Fronten und Führerstandsaufstiegen handelt es sich um Ansetzteile.

ständig vorbildgerechter Eindruck nicht so recht einstellen, da einerseits die Einfassungen der Leuchten etwas zu groß und andererseits die Radien der Fensterrundungen etwas zu klein ausgefallen sind. Deutlich störender springt allerdings die Hochbeinigkeit ins Auge. Die Puffer liegen gegenüber dem Vorbildmaß etwa 1,3 Millimeter zu hoch, das sind umgerechnet 20 Zentimeter. Ein eigenhändiges Tieferlegen des Gehäuses ist vermutlich nicht machbar, denn das Innere der E 50 ist bis unters Dach prall gefüllt mit Digitaltechnik. Lautsprecher, 14-polige Minitrix-Schnittstelle und LED-Beleuchtung benötigen ihren Raum. Die Lichtfunktionen geben keinen Anlass zur Klage. Die Helligkeit des warmweißen Spitzenlichts passt ebenso wie die Wirkung des separat angesteuerten roten Schlusslichts, das für jede Lokseite auch abgeschaltet werden kann. Zusätzlich erfreut den Digitalbahner eine Führerstandsbeleuchtung. Die Fahreigenschaften sind überzeugend: moderate Höchstgeschwindigkeit, sehr gute Schleichfahrt und geringe Geräuschentwicklung. Letzteres ändert sich schlagartig, wenn die Soundfunktionen aktiviert werden. Es ist erstaunlich, welchen Krach ein solch kleines Modell erzeugen kann. Die E 50 wäre auch auf einer großen Messe noch vernehmbar. Trotzdem hinterlassen die Geräusche für Schaltwerk, Lüfter und Pfeife einen realistischen Eindruck. Die Betriebsanleitung verheimlicht, dass mit der CV902 auch auf Zimmerlautstärke umgestellt werden kann.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Minitrix
- **Nenngröße:** N
- **Bestellnummer:** 12481
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen über Schnecken-Getriebe auf vier Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei auf einem Radsatz
- **Schnittstelle:** 14-polig
- **Vmin (Fst. 1):** 4 km/h
- **Vmax (Fst. 28):** 146 km/h
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 101 Gramm
- **Beleuchtung:** LED, weiß/rot
- **Preis:** 249,95 Euro (UVP)

Insgesamt macht Minitrix mit der E 50 ein gutes Angebot, gerade das Digitalmodell überzeugt mit tollen Funktionen. Schade nur, dass das Lokmodell zu hoch geraten ist. □ *A. Bauer-Portner*



Wohltuend niedrig liegt die Arnold-E251 auf dem N-Gleis. Die schrägstehende Kupplung links deutet ein betriebliches Problem an.

Für die Baugrößen H0 und TT sind die Hornby-Modelle der Rübelandbahn-E-Lok bereits verfügbar. Nun werden auch die N-Bahner mit Nachbildungen der 50-Hertz-Maschinen der Baureihe E251 bedacht.

Konsequent verkleinert

Sieht man von dem kleinen Fehlstart mit der ersten Auflage der Rivarossi-251 (Proportionen der Frontfenster) ab, scheint man bei Hornby mit Modellen einer Sonderbauart deutscher E-Loks Erfolg zu haben. Nur auf der steilen Rübelandbahn Blankenburg (Harz) – Königshütte wurden die 15 Exemplare der Baureihe 251 (DB AG-171) eingesetzt, und zwar unter 25000 Volt mit 50 Hertz. Der vorbildgerechte Einsatz auf der Modellbahn wäre streng genommen recht eingeschränkt. Doch das scheint viele Hobby-Kollegen, egal ob H0-TT- oder N-Bahner, wenig zu stören. Der Vitrinensammler freut sich ohnehin über eine weitere (DR-)Baureihe, die in den passenden Maßstab verkleinert wurde.



Lokfront, Stromabnehmer und Drehgestelle: Alles ist sehr gut im kleinen Maßstab umgesetzt.

Bei Hornby wirken sich offensichtlich ein weiteres Mal Synergie-Effekte bei der Parallel-Entwicklung der Modelle für mehrere Baugrößen positiv aus. Die N-Ausgabe der 251 wird derzeit in drei Varianten ausgeliefert, neben der abgebildeten grünen DR-Ausführung der Epoche III sind auch eine orientrote und eine verkehrsrote 171 der DB AG zu haben. Weitere Varianten werden, analog zu den größeren Maßstäben, sicher bald folgen.

Die kleine Arnold-Lok ist, was den äußeren Eindruck angeht, rundum gelungen. Positiv sticht wiederum der Dachgarten ins Auge: Filigrane, aber betriebsfähige Stromabnehmer mit feinen Antrieben werden durch ebenso feine Dachleitungen ergänzt. Alles ruht auf zierlichen Isolatoren. Die Gravur des Gehäuses und insbesondere der luftig wirkenden Drehgestelle kann überzeugen. So sind mit scharfem Blick auch die nachgebildeten Speichenräder zu erkennen. Handläufe an den Lokfronten, die Griffstangen an den Aufstiegen und die Scheibenwischer sind angraviert, dies ist in diesem Maßstab kein Nachteil. Angesetzt sind die Lokpfeifen und die gelben Dachantennen.



Der Dachgarten der 251 ist ansprechend ausgefallen, die dünnen Hochspannungsleitungen bestehen aus lackiertem Draht.

Problematisch erweist sich die Kupplungsaufhängung, die 251 verliert unter Umständen ihre Anhängelast. Auch der sehr knapp über den Schienen liegende Schneeräumer könnte bei schlecht verlegten Gleisen oder auf Entkupplern Ärger bereiten. Die Fahreigenschaften vermitteln ein gutes Gefühl, obwohl die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit bei 190 km/h und damit weit über der NEM-Norm von 120 km/h liegt. Die Mindestgeschwindigkeit wurde mit 6 km/h bei 2,6 Volt ermittelt, bei wenig mehr Spannung läuft die Lok an. Die Geräuschentwicklung ist moderat, kann aber nicht durch digital erzeugte Klänge überdeckt werden, ein Soundeinbau ab Werk ist nicht vorgesehen. LED sorgen für einen Rot-Weiß-Lichtwechsel. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblich; sehr gut detailliert; sauber lackiert und bedruckt; gute Fahreigenschaften*

KONTRA: *Kupplung; Schneeräumer*

PREIS: *169,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Den glänzenden Auftritt der E-Lok-Diva stört eigentlich nur die unpassende Wechselstrom-Oberleitung über dem MEB-Foto-Damm.

Eine der bekanntesten Altbau-E-Loks aus Frankreich, die 2D2 9100, offeriert Roco in der Ursprungsversion für alle frankophilen Modellbahner.

Doppelter Buchli

Der Begriff „Altbau-E-Lok" ist ein relativer. Für junge Eisenbahnfreunde ist auch eine E 10 eine alte Lok, andere sehen nur Vorkriegsbauarten als echte Altbauloks an. Die formschöne 2D2 9100 der SNCF der Baujahre 1950/1951 steht etwas zwischen den Kategorien, ist die Konstruktion mit beidseitigem Buchli-Antrieb doch eher der Vorkriegszeit zuzuordnen. Gelungen war die Schnellzuglok für das Gleichstromnetz mit 1500 Volt jedoch zweifelsohne. Fast ausschließlich zwischen Paris und Marseille waren die Loks zunächst vor Schnellzügen eingesetzt. In den letzten Einsatzjahren, bis 1987, zogen die schweren Loks vor allem Güterzüge.

Rocos Modell im Maßstab 1:87 gibt die Eleganz des Vorbildes trefflich wieder. Sauberste Lackierung in den Ursprungsfarben, erhabene und sauber bedruckte Schilder und exakte, silberfarbene Einfassungen der Lampen überzeugen am Gehäuse. Die Lüftergitter mit waagerechten Lamellen entsprechen der Ursprungsversion ebenso wie die hochliegenden Schlussleuchten. Das Fahrwerk glänzt im Wortsinne, sind doch die Ölleitungen der Buchli-Antriebe aus Kupferdraht eingesetzt. Der Lokrahmen und die Laufdrehgestelle wurden konturenscharf graviert, sehr fein sind die Sandfallrohre ausgefallen. Nur an zwei kleinen Ansetzteilen aus Kunststoff trüben Schwimmhäute ein wenig das Bild. Frontgriffstangen, Scheibenwischer und Pufferträgerdetails muss der Modellbahner selbst zurüsten. Bei der Draufsicht auf die E-Lok erfreuen feine Panthografen französischer Gleichstrom-Bauart, die vollständige Dachausrüstung mit Hochspannungsleitungen und Stromabnehmer-Antrieben sowie feinste Nietenreihen auf den Dachhauben. Auch die filigranen Gitterroste der Dachlaufstege sind eine Erwähnung wert.

Das Fahrwerk der Roco-2D2 ist auf Betriebssicherheit ausgelegt: Die vier Treibradsätze sind in zwei jeweils um eine Querachse kippbare Blöcke aufgeteilt und garantieren sichere Stromabnahme. Gleiches gilt für die vier Laufradsätze, die nochmals acht Stromabnahmepunkte bereitstellen. Vier Haftreifen auf den äußeren Treibradsätzen gewährleisten sehr gute Zugkraft. Wegen des langen, starren Rahmens ist das Modell jedoch erst ab einem Radius von 420 Millimetern einsetzbar. ☐ *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildgerechte Formänderungen; sauberstes Finish; sehr gute Fahreigenschaften*

KONTRA: *Eingeschränkter Einsatz ab Roco-R3; Preis*

PREIS: *319 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

▸KOMPAKT

Piko: 612 neu lackiert



In Baden-Württemberg werden mit Ende des Großen Verkehrsvertrages viele Nahverkehrsleistungen neu ausgeschrieben. Künftig sind dabei Fahrzeuge in den Landesfarben vorgeschrieben, weshalb die „DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee" (RAB) den Triebwagen 612 612 bereits vorauseilend so lackiert hat. Das zugehörige Piko-Modell ist fein bedruckt und lackiert und eine optische Bereicherung jeder Epoche-VI-Anlage. ☐ *kf*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Fahreigenschaften; exakte Lackierung und Bedruckung gemäß dem Vorbild; Preis*

KONTRA: *Keine Neigetechnik*

PREIS: *169,99 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒◭


Auf der Abteilseite hat der Waggon 14 kleinere Fenster, auf der Gangseite sind es hingegen sechs größere.

In unterschiedlichen Ausführungen liefert ACME die klassischen Schlafwagen der Bauart WLABm 174 an den Handel aus.

Träumen auf Schienen

Während der Nachtzugverkehr bei der Deutschen Bahn AG inzwischen stark ausgedünnt wurde, können H0-Bahner weiterhin, auch dank der Firma ACME aus Mailand, wunderschöne Nachtzug-Garnituren bilden. Neu im Sortiment ist der Schlafwagen der Bauart WLABm 174 in der Ausführung der DB AG. Als Vorbild wurde ein Waggon der ersten Serie von 1959 gewählt. Das Fahrzeug besitzt Drehgestelle der Bauart München-Kassel mit Klotzbremsen und große Drehtüren (keine Drehfalttüren). Vorbild-Fotos zeigen, dass diese Wagen auch nach der Jahrtausendwende mit den alten Türen im Einsatz waren und sogar noch in Verkehrsrot umlackiert wurden. Die letzte Hauptuntersuchung beim Vorbild wurde erst am 17. März 1999 durchgeführt. Besonders fein gelungen ist bei diesem Schlafwagen die formgetreu und in richtigen Farben ausgeführte Inneneinrichtung. Nur die typischen blauen Mitropa-Decken sind nicht zu erkennen. Ein Kritikpunkt am Modell sind die etwas klobigen Trittstufen, die durchaus durchbrochen oder zumindest mit gravierter Oberfläche dargestellt hätten werden können. Das Epoche-V-Fahrzeug mit Federpuffern ist unter der Artikelnummer 52374 erhältlich. Weitere Versionen in DSG-Rot und Weiß/Verkehrsrot sind ebenfalls zu haben. □

Korbinian Fleischer


Ein Merkmal der ersten Serie sind die vierteiligen Übergangstüren und die München-Kassel-Drehgestelle.


Eine genaue Betrachtung ist die feine Inneneinrichtung wert, die den Waggon nochmals veredelt.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Lackierung und Bedruckung einwandfrei; korrekte Inneneinrichtung*

KONTRA: *Trittstufen nicht graviert oder durchbrochen*

PREIS: *67,50 Euro (UVP)*

URTEILE: ⌛⌛⌛⌛◭

Schnell gemacht: Rocos DR-Güterzugbegleitwagen entsteht aus Einzelteilen.

Bastel-Kiste

Das Angebot ist übersichtlich: Neben diesem Pwgs bietet Roco nur noch einen gedeckten Güterwagen der DB (Gbs) als Bausatz an. Dabei haben die Angebote für den Kunden Vorteile: Man spart etwa 40 Prozent des Kaufpreises und kann nebenher schnell etwas basteln. Der Zusammenbau des Pwgs gelingt wirklich einfach. Außer einer Pinzette und eventuell etwas Sekundenkleber für die Griffstangen benötigt man nur seine Finger. Beim Einsetzen des Wagenbodens muss man darauf achten, dass alle Rastnasen gut sitzen, alle anderen Bauteile passen exakt. Man wünscht sich mehr von solchen Bausätzen. □ *abp*



Aus genau 30 Teilen ist der Pwgs zusammenzusetzen, das schafft jeder Modellbahner und spart dabei.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Exakt verarbeitete Einzelteile; Gehäuse sauber lackiert und bedruckt; Passgenauigkeit; leicht verständliche Anleitung*

KONTRA: *Der Preis könnte auch noch attraktiver gestaltet sein*

PREIS: *17,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ⌛⌛⌛⌛◭



In drei ansprechenden Varianten wurden die ersten Feuerwehr-Fahrzeuge ausgeliefert.

Längere Zeit war es still um die Hornby-Marke Heico. Nun erscheint eine neue Produktlinie mit hochwertigen Feuerwehrfahrzeugen für die Baugröße H0.

Rote Pullmänner

Die Feuerwehr-Vorbilder der drei neuen Modelle basieren auf den ersten, rundlichen Frontlenkern von Mercedes-Benz, die wegen ihres geräumigen Führerhauses auch werkseitig als Pullman bezeichnet wurden. Metz lieferte den Aufbau für das Drehleiterfahrzeug DL 30 (links), Bachert die Gehäuse für das Löschgruppen- und das Tanklöschfahrzeug (LF 16 Mitte, TLF 16 rechts). Die Heico-Modelle überzeugen durch exakte Gravuren, sauber eingesetzte Fenster und Leuchten sowie sorgfältige Bedruckung. Die Gummi-Reifen weisen ein feines Profil auf, ebenso maßstäblich ist die Nachbildung der Krähenfußbleche ausgefallen. Rückspiegel sowie zusätzliche Leitern und Einreißhaken liegen bei. Die filigrane Drehleiter mit nur einem Hydraulik-Zylinder ist vierfach ausziehbar. Ein gelungener Einstand des H0-Autobauers. ☐ *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit und Detaillierung; Zubehör*

KONTRA: *LF 16 und TLF 16 rollen etwas schwer*

PREIS: *29,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT

Brekina: UNIC-ZU 122 Izoard für H0



In Frankreich ist die Marke UNIC Kult unter den Lkw-Freunden. Einen Langhauber der Baujahre ab 1963 hat sich Brekina zum Vorbild genommen und mit einem Kastenaufbau kombiniert. Gerade Letzterer weist einige Unsauberkeiten in der Verarbeitung auf (Schaber-Spuren rechts vorne, Anguss-Reste). Die Lackierung des Grundfahrzeugs zeigt ebenfalls kleine Mängel (Farbtrennkante am Kotflügel). Mit Ausnahme des Lenkrads ist die Detaillierung ansonsten gut. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen und Maßstäblichkeit*

KONTRA: *Verarbeitungsmängel am Aufbau und an den Kotflügeln; grobes Lenkrad*

PREIS: *zirka 23 Euro*

URTEILE:



Gewinne in allen Baugrößen: Die 150 von Trix, 245 von Tillig, 460 von Minitrix und 120 von Märklin-Miniclub sind einige Beispiele.

Unser großes Gewinnspiel: Jeder Leser gewinnt

Sie halten gerade die April-Ausgabe in den Händen, die zugegebenermaßen zwar Anfang März erscheint, doch davon unabhängig steht mit diesem Heft das Frühjahr unmittelbar bevor. Die Tage werden wieder länger und hoffentlich auch wärmer. Bei vielen von Ihnen ruft der Garten nach Pflege und Aufmerksamkeit und auch der Grill sollte bald entrostet werden. Die Zeit für die Modellbahn wird sich bis zum kommenden Herbst wieder ein wenig reduzieren, außer vielleicht bei unseren Freunden von der Gartenbahn-Fraktion.

Der ein oder andere wird vielleicht in den kommenden Wochen wieder an die Strecke gehen und das Vorbild studieren. Trotzdem: Eigentlich kennt die Modellbahn doch keine Pause. Zum Abschluss der Winter-Modellbahn-Periode wollen wir Sie deshalb nochmals mit einem großen Preisausschreiben beglücken. Dazu müssen Sie nur eine Frage beantworten: *Wieviele Exemplare des bayerischen Kraftpakets G5/5 wurden bei Maffei insgesamt gebaut?* Die Antwort finden Sie im Heft. Schicken Sie uns Ihre Lösung bitte bis zum 15. April 2015 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort: Frühlings-Gewinnspiel, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an gewinnspiel@modelleisenbahner.de. Angehörige der Verlagsgruppe Bahn sind von der Teilnahme ausgeschlossen.

Wir wünschen Ihnen viel Glück!
Ihr MEB-Team



Reichlich rollendes Material für Sie! Machen Sie mit und holen Sie sich einen der tollen Preise.



Mehr als nur Trostpreise sind unsere zahlreichen Gewinne aus dem Zubehörsortiment, die ebenfalls bald bei Ihnen sein könnten.

FOTOS: BAUER-PORTNER

Jeder Leser gewinnt:
Niemand soll bei unserem Gewinnspiel leer ausgehen. Deshalb kann sich jeder Leser eine Modellbahnschule als PDF-Datei herunterladen. Sie müssen nur im Internet die Seite www.vgbahn.de/mebheft01 aufrufen und das Kennwort ***Modellbahnschule*** eingeben. Schon steht Ihnen das PDF zum Lesen und Ausdrucken zur Verfügung. Viel Vergnügen wünscht Ihre MEB-Redaktion!



Niederländische Modellbauprofis begeistern immer wieder auf Ausstellungen. Auf der letzten Intermodellbau in Dortmund zeigten sie auch Süddeutsches.

Zwei Seiten einer Medaille



Der Name „Spijkspoor" wird einigen Modellbahn-Kennern vermutlich etwas sagen. Auf vielen Ausstellungen in den Niederlanden, aber auch in Deutschland, war der Verein schon zu Gast. Zu Hause sind die erfahrenen Modellbahner in Spijkenisse, einer Pendler-Stadt südlich von Rotterdam. Daher stammt auch der Vereinsname, das „Spoor" steht im Holländischen für die Bahn.

Auf der Intermodellbau 2014 in Dortmund war der Verein allerdings unter dem Namen „Deltaspoor" zu Gast. Das hatte verschiedene Gründe. Tatsache ist jedenfalls, dass die Heimat des Vereins im holländischen Rheindelta liegt. Vielleicht steht das „Delta" aber auch für eine andere Größe? Mit ihrer „Emsland-Veenbahn" bestreiten die Holländer aufwendige Auftritte auf großen Ausstellungen und Messen. Die Großanlage mit den Abmessungen 9 x 5 Meter benötigt viel Personal und einen Lkw für den Transport, entsprechend kostspielig sind die Ausstellungseinsätze. Da lag es nahe, auch etwas Kleines zu projektieren. Die hier vorgestellte Anlage „Neu-Birkenfeld" ist recht kompakt.

„Ideen haben wir immer genug", meint Wim Bakelaar, ein Vereinsmitglied, das mich bei der Vorbereitung dieses Artikels unterstützt hat. Im Verein gibt es für jede Aufgabe genügend Spezialisten, sei es für die Konzeption der Anlagen oder für die vielen Arbeitsbereiche des Modellbaus.



Unser Rundgang beginnt am Bahnbetriebswerk, das am linken Anlagenrand seinen Platz gefunden hat. Die Heeresfeldbahnlok (Roco) holt einen abgestellten Personenwagen ab.

Der Verein bietet beste Möglichkeiten

Bei Spijkspoor sind aktuell 35 Mitglieder eingetragen, davon sind 20 auch aktiv, eine sehr gute Quote. Dazu kommen noch 17 externe Unterstützer. „Die Sponsoren sind für uns sehr wichtig, wir haben sehr viele neue Projekte," erzählt mir Wim Bakelaar. „Unser Vereinsraum liegt in einem Industriegebäude und ist viereinhalb Meter hoch. Da haben wir gleich eine Zwischendecke eingezogen." Nun sind zwei Etagen vorhanden, in der oberen ist die große „Emsland-Veenbahn" aufgebaut. Unten sind die Gemeinschaftsräume, außerdem entsteht dort die neue Clubanlage mit

Über lange Strecken begleitet der „Weißbach“ die Bahnstrecke. Das macht die Anlage sehr romantisch und ermöglicht viele Details, zum Beispiel einen Wasserfall oder ein Stauwehr.

dem Namen „Saarbahn“. Eine neue Ausstellungsanlage nach Motiven aus dem Raum Hamburg ist genauso geplant wie eine Spur-0-Anlage. Erstaunlich ist die Tatsache, dass immer nach deutschen Motiven gebaut wird. „Wir haben einfach sehr viel deutsches Fahrzeugmaterial angesammelt, über viele Jahre hinweg,“ erklärt mir Bakelaar. „Das wollen wir auch fahren lassen. Aber die neue H0-Anlage spielt vielleicht auch im Grenzgebiet zu den Niederlanden.“

Das kann man von „Neu-Birkenfeld“ nun gar nicht behaupten. Irgendwo in Süddeutschland sind die Motive rund um die kleine Schmalspurbahn angesiedelt. Die Bahngesellschaft „OIB“ ist eine Erfindung. Doch was bedeutet die Abkürzung? „Oh, das ist eine lange Geschichte,“ meint Bakelaar. „Das bedeutet Osterooger Inselbahn.“ Offensichtlich wurden die Fahrzeuge erst kürzlich von dort nach Süddeutschland verkauft, aber die alten Schilder wur-



Die kleine Anlage wirkt nicht überladen, doch an vielen Stellen bieten sich kleine Hingucker, wie dieser Ladekran aus einem Weißmetall-Bausatz von Walthers.



Lange Züge haben keinen Platz in Neu-Birkenfeld. Im Personenverkehr auf der frei erfundenen Privatbahn genügen Triebwagen, wie dieser Wismarer der Bauart „Frankfurt" (Weinert).



Auf der Bahnhofstraße herrscht reges Treiben. Gerade wird Frisches für den örtlichen Obst- und Gemüsehändler angeliefert. Natürlich sind auch Radfahrer unterwegs.

den noch nicht abmontiert. „Sie sind übrigens aus Messing geätzt, auch dafür haben wir einen Spezialisten."

Man braucht eben immer eine passende Geschichte, um die Modellbahnwelt erklären zu können. In der Realität werden die Schmalspur-Modelle auch auf der „Emsland-Veenbahn" benutzt, auf dieser Großanlage gibt es eben auch eine Inselbahn. Eine längere Geschichte hat auch der Schmalspurbahnhof von „Neu-Birkenfeld". Die Gleisanlagen stammen noch von der ersten Clubanlage, der Eifelbahn. Nach 25 Jahren entschloss sich der Verein zu einem Abriss. „Vieles war einfach zu alt, außerdem stand der Umzug in neue Räume an," so Bakelaar.

Teile stammen aus der alten Clubanlage

„Neu-Birkenfeld" ist hingegen noch sehr frisch, der Bau begann 2013. Nach einem Jahr war die Anlage schon fertig und konnte das erste Mal auf einer Ausstellung in den Niederlanden gezeigt werden. „Drei Kollegen haben daran gebaut, meistens mittwochs, also nach unseren Clubabenden. Dienstag-Abend ist es eher schwierig, da werden zu viele Fragen gestellt."

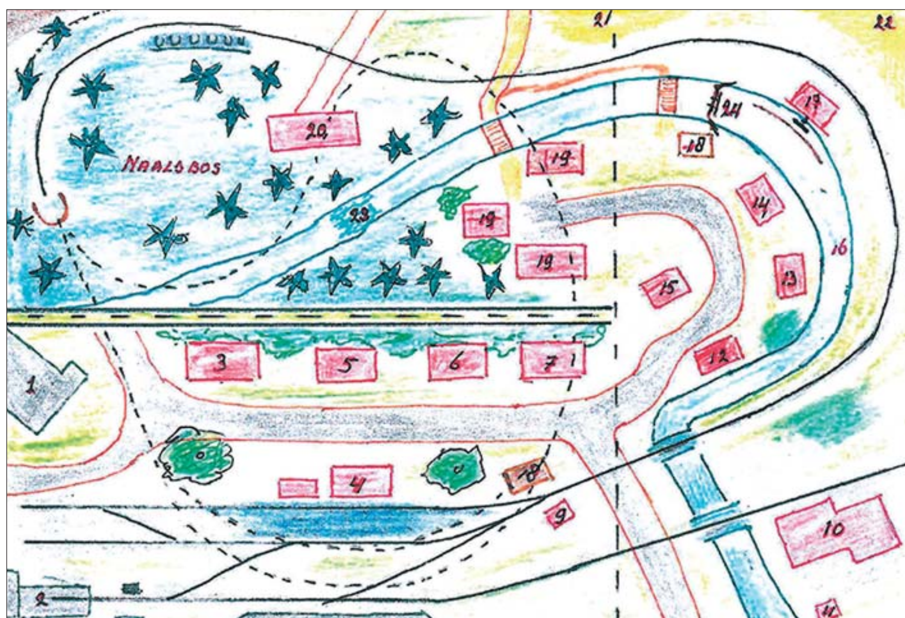
Die Anlage ist zwar auch in den Vereinsräumen dauerhaft aufgebaut, konzipiert ist sie aber rein für den Ausstellungseinsatz. „Sie sollte einfach zu transportieren sein. Ein Anhänger reicht dafür aus." Die drei Seg-



Dicht bebaut ist die Gegend um den Bahnhof von Neu-Birkenfeld auf der linken Anlagenseite. Vorne befindet sich die Brauerei.

mente haben identische Abmessungen von jeweils 125 x 62 Zentimetern, das erleichtert die Verladung. „Mit zwei bis drei Bedienern sind auch die Kosten nicht so hoch."

Die Ausstellungsbesucher jedenfalls kommen auf ihre Kosten, bietet doch die Anlage trotz der geringen Größe sehr viele unterschiedliche Motive. Natürlich ist sie von oben gut beleuchtet und mit Kulissen eingefasst. Der Clou ist die Mittelkulisse: Sie ermöglicht die Trennung in einen eher kleinstädtischen Anlagenteil auf der rechten Seite und eine romantische Landschaft auf der linken. Dort dominiert im Hintergrund der „Naaldbos", also der Nadelwald. In ihm entspringt der „Weißbach", der sich durch den Großteil der Anlage schlängelt. Das kleine Gewässer macht die Landschaft erst reizvoll und bringt viel Abwechslung entlang der Schmalspurstrecke. Auf die Quelle folgt ein kleiner Wasserfall (Nr. 23 im Gleisplan), am Ortsrand liegt die Mühle (17), die für die Wasserhaltung natürlich ein Wehr (24) erfordert. Auch an der Bahnhofseinfahrt ergeben sich mit den beiden kleinen Bachbrücken noch einmal schöne Gestaltungsmöglichkeiten, die von den Anlagenbauern perfekt genutzt und umgesetzt wurden. Über den Bach führt neben dem Streckengleis auch der Gleisanschluss der Brauerei (10). Der Gebäudekomplex entstand komplett im Eigenbau aus verschiedenen Polystyrol-Teilen. Auch das Trafohäuschen (11) davor ist ein Eigenbau.



Die kleine Anlage besteht aus drei Segmenten mit identischen Maßen von 125 x 62 Zentimetern. Das erleichtert den Transport zu den Ausstellungen.

Ansonsten wurden viele Lasercut-Bausätze verwendet: Die Bauernhäuser stammen größtenteils von MBZ, Noch und Busch. Auch Joswood und Moebo steuerten einige Bausätze bei. Das schmucke Empfangsgebäude (4) ist ein Hornby-Fertigmodell. Da alle Häuser farblich behandelt und dezent gealtert wurden, nimmt man die unterschiedlichen Baumaterialien in keinster Weise wahr.

Lasercut-Gebäude sind in der Überzahl

Anlässlich des Besuchs in Dortmund fiel mir die kleine „Deltaspoor"-Anlage gleich auf. Das Konzept lässt sich auch für Heimanlagen sehr gut nutzen. Viel zu selten sieht man bei Privatanlagen die Mittelkulisse, dabei bietet sie viele Vorteile. Gerade bei kompakten Rechteckanlagen entsteht oft das Problem der visuellen Trennung von unterschiedlichen Motiven, Bahnstrecken oder Bahnhöfen. Die Mittelkulisse erweist



Im rechten Anlagenteil geht das kleine Dorf allmählich in die Landschaft über. Im dichten Nadelwald entspringt der „Weißbach".



Über die Brauerei hinweg hat man einen guten Überblick über die Bahnhofsgegend mit der Feuerwache (Noch). Das Triebwagen-Modell des „Fliegenden Spreewälders" stammt von Bemo.



Die Schmalspur-Köf (Bemo) überquert gerade die kleine Bachbrücke des Anschlussgleises zur Brauerei. Bald ist Feierabend.



FOTOS: BAUER-PORTNER

Die Bierwagen wurden im Anschlussgleis abgeholt und sind nun in den Güterzug eingereiht, der Neu-Birkenfeld in einer großen, dem Bachverlauf folgenden Kurve verlässt.

sich als einfaches Mittel, das zwei Seiten einer Medaille ermöglicht. Der unkomplizierte Gleisplan von „Neu-Birkenfeld" ist nicht nur für die H0-Schmalspur geeignet. Auch für die Baugrößen TT und N ergeben sich auf dieser Fläche schöne, aber einfach umzusetzende Konzepte. Man stelle sich gar eine Realisierung in TTe vor: Mittlerweile sind für die Schmalspur im Maßstab 1:120 einige schöne Modelle zu haben, wenn auch nur von Kleinserienherstellern. Die höheren Kosten für Fahrzeuge könnte eine schlichte Auslegung des Gleisplans und des Betriebskonzeptes kompensieren.

Auch der Fahrbetrieb in „Neu-Birkenfeld" ist einfach gehalten und funktioniert ohne Automatik. Alle Fahrzeuge sind mit Decoder versehen, ein Lenz-Handregler

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0e-Ausstellungsanlage in Segmentbauweise**
- **Besonderheit:** Mittelkulisse
- **Maße:** 125 x 190 cm
- **Erbauer:** Verein „Spijkspoor"
- **Bauzeit:** 1 Jahr
- **Epoche:** III
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Digital (Lenz)
- **Gleislänge:** 7 m
- **Gleismaterial:** Peco, Roco
- **Rollendes Material:** Bemo, Weinert, Roco, Eigenbau



Am Ende der Strecke liegt am Waldrand ein Sägewerk. Dort hat früher eine Holzverladung stattgefunden. Der Schmalspurzug mit der Bemo-V 51 hat den zweigleisigen Schattenbahnhof verlassen und begibt sich auf die Steigungsstrecke hinauf zum Endbahnhof.

und die bekannte LZV-100-Zentrale reichen für die Bedienung aus. Die Peco-Weichen mit Fulgurex-Motorantrieben werden einzeln digital angesteuert. Selbst im kleinen Schattenbahnhof mit zwei Gleisen ist keine Automatik eingebaut. „Da müssen wir eben aufpassen und dürfen uns nicht ablenken lassen", meint Wim Bakelaar. Während der Fotoarbeiten waren die Anlagenbetreuer von diesen Aufgaben befreit. Der Fotograf konnte sich die Fahrzeuge selbst an die richtige Stelle dirigieren, nachdem alle Digitaladressen erklärt waren. Für dieses Jahr liegen noch keine Ausstellungsauftritte von „Spijkspoor" fest. Informationen zum Verein und zu künftigen Terminen sind auf der Vereins-Homepage zu finden: www.spijkspoor.nl. □ *abp*

Während der Bekohlung der IV K 99 601 wartet im Hintergrund eine VI K auf ihren nächsten Einsatz. Doch etwas stimmt nicht …

Vor 130 Jahren ging die Schmalspurlinie zwischen Oschatz und Mügeln in Betrieb. Im H0-Modell wurde die Zeit in die späten 1950er-Jahre zurückgedreht.

Heimatkunde Teil II

Die Reise entlang der Schmalspurbahn geht weiter. Nachdem wir im MEB 02/2015 von Thalheim aus die Strecke erkundet haben, beginnen wir diesmal am Ausgangspunkt der Bahn in Mügeln. Da der Nachbau des gesamten Bahnhofs Mügeln aus Platzgründen nicht möglich war – das Segment wäre fast sieben Meter lang geworden – habe ich mich auf die Darstellung des Bahnbetriebswerkes beschränkt.

Die Gleisanlage und die Gebäude vor dem Heizhaus sind weitgehend original-



Auf dem Weg nach Oschatz hat der Güterzug den Bahnhof Mügeln verlassen und umkurvt nun den großen, vierständigen Lokschuppen.

Im Verwaltungsgebäude der ehemaligen Kartoffelflocken-Genossenschaft hatte sich nach 1956 die LPG Niedergoseln eingerichtet. Die authentischen Beschriftungen des Modells wurden aus Originalfotos und mit Hilfe von Zeitzeugen rekonstruiert.





getreu dargestellt, auch wenn sie etwas gestaucht wurden. Die Scharniere an den Toren sind wie im Original unterschiedlich ausgeführt. Sie wurden aus dünnen Metallstreifen angefertigt. Der Wasserkran kann durch eine Mechanik, die vom Anlagenrand aus bedient wird, geschwenkt werden.

Auf dem Foto links oben steht die VIK (99 655, ein Bemo-Modell) in falscher Richtung. Nur während der Rübenernte kam diese Lokgattung gelegentlich von Döbeln aus nach Mügeln, dann jedoch immer mit dem Tender voraus. Auch das Modell müsste also eigentlich mit dem Schornstein zum Heizhaus stehen. Nach Oschatz durften die Fünfkuppler wegen der zu großen Achslast nicht fahren.

Der hinter der VIK stehende Wagenkasten eines alten sächsischen Abteilwagens diente dem Schuppenheizer als Unterkunft. Im Vordergrund steht ein Schlackewagen, der im Eigenbau entstand.

Die s-förmige Ausfahrt aus dem Bahnhof Mügeln auf dem Bild darunter entstand erst Anfang des 20. Jahrhunderts, als die Zufahrt aus Oschatz in das aus Döbeln kommende Gleis eingebunden wurde. Bis zu diesem Zeitpunkt lag das Gleis gerade und führte nördlich am Heizhaus vorbei. Von diesem Gleis liegen noch einige Meter unter Unkraut versteckt. In dem Bereich zwischen altem und neuem Gleis lagen einige Gärten von Bahnangestellten. Einer davon wird auch heute noch bestellt.

Nach Überqueren einer Straße erreicht die Bahnlinie die sogenannte Flocke, eine 1909 in Betrieb gegangene genossenschaftliche Einrichtung zur Herstellung von Kartoffelflocken für Futterzwecke. 1956 wurde die Flockenproduktion eingestellt und ein Saatguthandel nutzte die Gebäude weiter. Das Bürogebäude (Bilder rechts oben) übernahm die LPG Niedergoseln. Der Text der auf einem Vorbildfoto sichtbaren Losung war schlecht zu erkennen. Es fand sich jedoch noch jemand, der den Wortlaut kannte, dieser lautete: „Industriearbeiter auf's Land! Stärkt die Arbeiter- und Bauern-Macht im Dorf, helft der Landbevölkerung, die moderne Technik zu meistern!“ Von einem Originalfoto fertigte mir die Firma Hartmann maßstabgerechte Schilder an. Auf dem kleinen Foto sieht man, dass auch das obligatorische Walter-Ulbricht-Bild an der Wand des Büros nicht fehlen durfte. Im Modell entstand es aus einer Briefmarke.

Herstellung von Kartoffelflocken bis 1956

Die Bedienung des Saatguthandels erfolgte bis 1978 mit G- und O-Wagen auf Rollböcken. 1982 wurde die Anschlussweiche ausgebaut. Ein Teil der Gleise liegt heute noch auf dem Betriebsgelände und ist stellenweise mit Asphalt überdeckt.

Auf dem anschließenden Segment führt unsere Bahn an einem Kartoffelacker vorbei. Dort ist die Ernte in vollem Gange. Das Preiser-Set „Kartoffelernte“ beinhaltet



99 1542 hat einige G-Wagen auf Rollböcken in das Anschlussgleis der „Flocke“ geschoben. Vor der Ausfahrt wird die Weiche (Wer hat sie umgestellt?) wieder in gerade Stellung gebracht.



Die Kartoffelernte mit Pferdegespannen war lange Zeit noch alltäglich. Immerhin steht für den Abtransport der befüllten Säcke ein alter Lanz-Traktor zur Verfügung.

neben passenden Figuren auch den von mir gesuchten Schleuderroder, den ich entsprechend der zeitlichen Gegebenheiten mit Pferden bespannte. Beim Platzieren des Schleuderroders sollte man darauf achten, dass er in der richtigen Richtung steht, sonst fallen die Modell-Kartoffeln auf das noch zu erntende Feld.

Im Bahnhof Naundorf kreuzen die Züge

Nach diesem Segment folgt auf meiner Anlage gleich der Bahnhof Naundorf. Das fehlende Stück der Strecke mit dem Ortsteil Schweta will ein Modellbahnfreund noch bauen.

Ein markantes Gebäude am Bahnhof Naundorf ist das 1912 gebaute Haus der Familie Wolf, die es seit dieser Zeit bewohnt und auf dem Grundstück einen Kohlehandel betrieb. Bis 1970 waren Mitglieder der Familie Wolf auch immer als Bahnagenten tätig. Das Haus konnte ich mit einem befreundeten Bauingenieur vermessen und originalgetreu nachbauen, so dass die Besitzer, als sie das Modell sahen, sagten: „Danach können wir ja unser Haus noch mal bauen." Zu dem Betrieb gehörte auch eine Fahrzeugwaage mit dem Wiegehäuschen, welches ein plötzliches Ende fand. Mit einem Lkw fuhren russische Soldaten, als sie aus dem nahe gelegenen Gasthof kamen, rückwärts gegen das kleine Gebäude und verschoben es dabei um 30 Zentimeter.



Nach den Originalmaßen entstand das Modell dieses Wohnhauses der Familie Wolf am Bahnhof Naundorf.



Die sowjetischen Brüder haben zu viel getankt und die Länge ihres SIL 157-Lkw unterschätzt. Das Original-Wiegehäuschen hat den Unfall damals nicht überlebt und wurde abgerissen.

Die Fichte im Vorgarten ist eine von zwei Bäumen, die ich nicht selbst angefertigt habe. Die übrigen etwa 500 Bäume auf der Anlage entstanden aus Naturmaterial. Vorwiegend verwendete ich grün gespritzte und unterschiedlich beflockte Blütenstände von „Billards Spierstrauch" (Spiraea x billardii), die mit der Schere in Form geschnitten und mit einem Glycerin-Wasser-Gemisch konserviert wurden.

In Naundorf am Kilometer 7,2 wird mit 139,1 Metern über NN fast der höchste Punkt der Strecke erreicht. Dieser Bahnhof war immer Kreuzungs- und Zugmeldebahnhof. Neben zwei Streckengleisen lag noch ein Ladegleis, von dem ein Stumpfgleis zu einer Lagerhalle der Tonwarenfabrik abging. Auch diese verschickte ihre Produkte in der dargestellten Zeit (1959)



Im Bahnhof Naundorf herrscht meist reger Betrieb. Hinter den beiden kreuzenden Zügen werden aus den aufgebockten offenen Güterwagen Kohlen verladen und auch verkauft.

teilweise mit der Bahn. Am Ladegleis wurden die ankommenden Kohlen manchmal auch gleich weiterverkauft. Ausgestattet war der Bahnhof lediglich mit einer kleinen Wartehalle und einem regelspurigen Güterwagen als provisorischer Güterschuppen. Der Zugverkehr war durch Trapeztafeln gesichert. Von dort aus verständigten sich Lokführer und Zugpersonale durch Pfeifsignale. In diesem Bahnhof mit seinem regen Betrieb endet unsere Schmalspur-Reise.

Auf zum Bahnhofsfest im September 2015

Ein reger Zugverkehr wird auch am 12. und 13. September 2015 herrschen, wenn anlässlich des 130-jährigen Bestehens der Strecke Oschatz – Mügeln und des Tages des offenen Denkmals auf dem Bahnhof Mügeln ein großes Fest gefeiert wird. Wie zur Eröffnungsfahrt im Jahr 1885 wird auch wieder eine sächsische IK auf die Strecke gehen, diesmal der Nachbau mit der Bahnnummer 54. □ *Dr. Dietmar Pohl*



FOTOS: BAUER-PORTNER

P wie Pferdetransport

Für ihre edlen Rösser war den oberen Zehntausend das Beste schon immer gerade gut genug. Sogar eine eigene Wagengattung gab es für die Tiere.

Schnelle Ställe



FOTOS (3): SLG. STEFAN CARSTENS

Das Werksbild der Wumag in Görlitz ermöglicht interessante Einsichten: Zu erkennen sind die Pferdeboxen und die Pritsche für den Knecht.

Bei Pferden ist es wie bei Menschen: Es gibt besser und weniger besser Gestellte. Und es gibt einige wenige noch besser Gestellte. Das schlug sich auch beim Bahntransport nieder, auch wenn es dort für die Vierbeiner nur eine Zwei-Klassen-Gesellschaft gab. Während Arbeits- und Militärpferde im gedeckten Güterwagen reisten – 40 Mann oder acht Pferde waren in Kriegszeiten die Lebendladung für einen G 10 – hielten Reichs- und Bundesbahn für die Hippo-Haute-Volée sogenannte Stallungswagen bereit.

Diese waren Zwitter im Wagenpark der Bahn: Äußerlich zählten sie zu den Güterwagen und waren daher entsprechend eingereiht. Technisch und in der Ausstattung übertrafen sie jedoch sogar die einfacheren Klassen der Reisezugwagen: Sie waren



Fleischmann hat den auf Reisezugwagen-Drehgestellen der Bauart Görlitz laufenden Wagen in H0 umgesetzt. Das Modell wurde leicht gealtert.


FOTO: HANNES ORTLIEB

schnellzugfähig (der GGvwehs 44 bis 120 km/h), waren beheizbar und boten ihren tierischen Reisenden einigen Komfort. Um die vier Pferde, die hier Platz fanden, kümmerte sich während der Fahrt und auf Zwischenhalten ein mitreisender Knecht. Für ihn gab es in der Wagenmitte ein Abteil mit gepolsterter Liege und Heizung. Die vier Pferdeboxen konnte er über Türen in den Zwischenwänden erreichen. Große Klappen ermöglichten es ihm, die Tiere während der Fahrt mit Futter und Wasser zu versorgen. Die Boxen wiederum waren zum Schutz der Pferde seitlich und an den Wagen-Stirnseiten mit Rundstäben verkleidet. Ein Becken an jedem Kopfende (die Tiere standen mit dem Kopf zur Wagenmitte) diente als Tränke. Solange es bei den Personenwagen eine Holzklasse gab, reiste der gewöhnliche menschliche Beförderungsfall in dieser weniger komfortabel und oft auch langsamer.

Äußerlich fielen die Stallungswagen durch die vielen Türen auf: in der Mitte eine schmale Tür zum Knechtsabteil, daneben jeweils eine große doppelflügelige für die Pferde. Die letzteren Türen waren im unteren Bereich als Klappen ausgebildet, um den Spalt zur Laderampe überbrücken zu können.

Diese Beschreibung gilt für den GGvwehs 44, von dem Innenaufnahmen existieren. Der Wagentyp wurde in einer Miniserie von fünf Stück 1935 als GGvwehs Dresden gebaut, vermutlich anlässlich der Olympischen Spiele im Jahr darauf, die wegen diverser Disziplinen mit Pferdebeteiligung einen höheren Transportbedarf erwarten ließen. Stationiert waren die GGvwehs Dresden

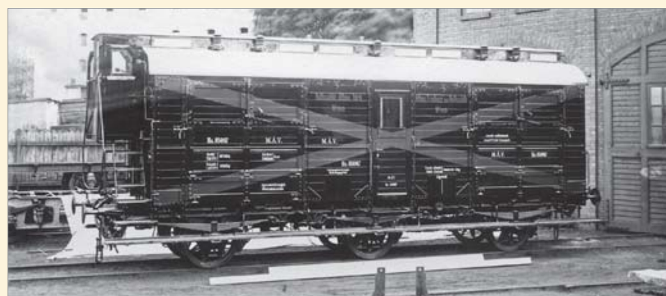
Sportpferde reisen für Olympia

später an den Bahnhöfen bekannter Pferderennbahnen, beispielsweise in München-Daglfing. Dort wurden 1967 die letzten beiden Exemplare der DB ausgemustert. Fleischmann hat den Exoten als H0- und N-Modell im Programm.

Eine etwas größere Auflage hatte es bereits 1908 vom Gvwhs 04 (Gvwhs Stettin der DRG) gegeben: Neun Exemplare ließ die Preußische Staatsbahn bauen. Dieser Dreiachser mit Bremserhaus und Oberlicht war für 100 km/h zugelassen und konnte damit ebenfalls in Schnellzüge eingestellt werden. Wie alle reisezugfähigen Güterwagen besaß er durchgehende äußere Trittbretter und Griffstangen, damit sich Schaffner und Zugführer während der Fahrt draußen entlanghangeln konnten. Sein innerer Aufbau entspricht dem des DRG-Typs, doch ging es bei den Preußen enger zu: Statt für vier Pferde war der kleinere Wagen für sechs ausgerüstet, auch das Begleiterabteil dürfte deutlich knapper dimensioniert gewesen sein. Bis Ende der 50er-Jahre liefen einige der Wagen noch bei der DB, auch die DR hatte ihn im Bestand.

Als H0-Modell gibt es den Gvwhs 04 von Liliput. Derzeit erhältlich sind aber nur die DR-Version sowie ein optisch attraktives Set mit zwei Privatwagen der Epoche I.

Deutlich älter als die beiden genannten Typen ist ein württembergischer Pferdewagen, den Brawa vor einigen Jahren im Programm hatte. Seine Konstruktion war von den kleinen zweiachsigen gedeckten Güterwagen abgeleitet und unterschied sich nur durch die deutlich bessere Belüftung von diesen. Ein Abteil für Pferdeknechte gab es nicht. Es dürfte angesichts der eher kurzen Transportwege innerhalb des Königreichs Württemberg auch nicht nötig gewesen sein. □ *Dr. Christoph Kutter/abp*





Die Görlitzer Werksbilder zeigen den dreiachsigen Pferdetransportwagen als Fahrzeug der ungarischen Staatseisenbahnen M.A.V. (oben) und als preußischen Privatwagen. Sie dienten Liliput als Vorbild für Epoche-I-H0-Modelle. Auch der braune Dreiachser „Halle 4002" ist gemäß Epoche I beschriftet.





MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

Im H0-Programm von Brawa war das nette Modell des kurzen württembergischen Länderbahn-Zweiachsers enthalten.

wir sind uns grün BDEF SMV gemeinsam für unser hobby

Gemeinsamer Verbandstag des BDEF und der SMV in Chemnitz



FOTO: MIRKO CASPAR

◗ Die beiden Verbände laden ein: Vom 13. bis 17. Mai 2015 findet in Chemnitz der Verbandstag statt, den der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde gemeinsam mit der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung abhalten wird. Die beiden Organisationen haben ein interessantes Programm zusammengestellt und freuen sich auf zahlreiche Teilnehmer. Ausflüge, beispielsweise zur Preßnitztalbahn und zu zwei Eisenbahnmuseen, werden zum Teil mit einer Ferkeltaxe oder einem Ikarus-Bus durchgeführt. Der Ablauf kann auf den Webseiten der Verbände www.bdef.de und www.smv-aktuell.de eingesehen werden, Anmeldungen sind dort ebenfalls möglich.

Highlights des Verbandstages sind zwei Sonderfahrten, die von jedermann gebucht werden können. Am Himmelfahrtstag, dem 14. Mai, fahren wir mit einem LVT um 13 Uhr von Chemnitz-Hilbersdorf über Thalheim und Aue nach Schwarzenberg in das dortige Eisenbahnmuseum. Alternativ können dort die Sehenswürdigkeiten, wie das Schloss, die St.-Georg-Kirche oder das Alte Rathaus, besichtigt werden. Um 17 Uhr geht es über Aue und Zwickau zurück nach Chemnitz (Preis pro Person 55 Euro). Am Samstag, den 16. Mai, geht die große Rundfahrt zunächst von Chemnitz bis Annaberg-Buchholz, dann weiter per Oldtimer-Bus nach Jöhstadt, wo ein Zug der Preßnitztalbahn nach Schlössel wartet. Nach dem Mittagessen in der dortigen Wagenhalle führt die Rückfahrt von Annaberg über Schwarzenberg und Aue nach Chemnitz (Preis pro Person 80 Euro). Gebucht werden kann über www.bdef.de oder die Geschäftsstelle, Vogelstraße 10, 66953 Pirmasens.

Für Teilnehmer aus dem Raum Bonn/Köln/Wuppertal ist durch den Arbeitskreis Schienenverkehr eine preiswerte Anreise am Mittwochabend mit dem Reisebus geplant. Die Rückfahrt ist am Sonntag. Anmeldungen und Rückfragen sind per E-Mail unter aks@bdef.de möglich.

Veränderungen im Vorstand des BDEF – IT und Presse verstärkt

◗ Werner Marquardt hat am 1. Dezember 2014 aus persönlichen Gründen seine Aufgaben im Pressereferat des Bundesverbands zurückgegeben. Der Vorstand hat das mit Bedauern akzeptiert. In seiner Sitzung am 6. Februar 2015 hat der Geschäftsführende Vorstand Peter Jost zum stellvertretenden Pressereferenten und stellvertretenden Redaktionsleiter sowie zum Art Director berufen. Er gehört der Modellbahngemeinschaft Siegkreis in Hennef an und wird für Report und Jahrbuch zuständig sein. Bereits vor seiner Berufung hatte er das Layout des Ende Februar erscheinenden BDEF-Reports 1-2015 erstellt. Gleichzeitig wurde Hans-Dieter Schmidt als Pressereferent die Gesamtverantwortung für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit übertragen. Stephan Altmann vom Modelleisenbahner-Stammtisch Furth im Wald wurde als Webmaster bestellt. Er soll die Internetseite modernisieren und Karsten Scholz entlasten, der sich schwerpunktmäßig mit der Mitglieder- und Verbandsverwaltung beschäftigt. Hartmut Bayer wurde einstimmig von seinen Aufgaben als Modellbahnreferent entbunden. Die Aufgaben, insbesondere in der AG Normen, übernimmt wie bisher der stellvertretende Vorsitzende Hans-Werner Bürkner. Der BDEF-Vorstand bedankt sich bei den Ausscheidenden für die geleistete Arbeit, wünscht den Neuen allseits eine glückliche Hand und freut sich auf die Zusammenarbeit.

Arbeitskreis Verkehrspolitik des BDEF aktiv

◗ Der Arbeitskreis Verkehrspolitik hat eine Petition zur Gleichbehandlung der Verkehrsträger erarbeitet und dem Deutschen Bundestag übersandt. Der Eingang dort wurde inzwischen bestätigt. Der Text der Petition ist unter www.bdef.de eingestellt und kann dort aufgerufen werden.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

Erzgebirgischer Club feiert großes Jubiläum

◗ Auf 50 Jahre Clubgeschichte kann der Erzgebirgische Modelleisenbahnclub Cunersdorf/Crottendorf e. V. (SMV 028) zurückblicken. Anfang März 1965 kamen Modellbahnfreunde aus dem oberen Erzgebirge zusammen, um in Crottendorf eine Arbeitsgemeinschaft zu gründen und als AG 3/28 beim damaligen Deutschen Modellbahner-Verband (DMV), dem Vorläufer der SMV, eintragen zu lassen. Ein Höhepunkt in der Vereinsgeschichte war zweifellos der Erwerb eines ausgedienten Personenwagens der Schmalspurstrecke Grünstädtel-Oberrittersgrün im Jahr 1969. Dieser Wagen diente den Modellbahnfreunden bis 1986 als zünftiger Clubraum. Danach erfolgte der Umzug in eine feste Unterkunft. Wie bei den meisten Gruppen in Ostdeutschland üblich, erfolgte auch bei der AG 3/28 nach der Wende die Neugründung als eingetragener Verein, in diesem Fall als „Erzgebirgischer Modelleisenbahnclub Crottendorf e. V." Der SMV, damals ebenfalls als Verein und Nachfolger des DMV neu gegründet, blieb die Gruppe treu. Die SMV gratuliert zum Jubiläum.

15 Jahre Junior College Europa



FOTO: HANS-DIETER SCHMIDT

◗ Im Jahr 2015 kann auf das erfolgreiche 15-jährige Bestehen des Junior College Europa (JCE) zurückgeblickt werden. Aus kleinen Anfängen in Erfurt und dem alljährlichen Stand auf der „modell-hobby-spiel" in Leipzig ab dem zweiten Jahr hat sich das Junior College zu einer kaum mehr zu übersehenden Einrichtung entwickelt, die heute auf fast allen Modellbahn- und Modellbau-Messen Deutschlands vertreten ist. Bis zu 200 Kinder werden pro Veranstaltung mit der Modelleisenbahn vertraut gemacht. 2015 ist das Junior College Europa bei der „Faszination Modellbahn" in Sinsheim, bei der „modell-hobby-spiel" in Leipzig, bei der „Faszination Modellbau" in Friedrichshafen und der „Modell Bau Bahn Süd" in Stuttgart vertreten. Darüber hinaus werden mit JCE mobil einige Vereins-Ausstellungen unterstützt. Die Feier zum Jahrestag findet in Friedrichshafen statt.

VORBILD

Fr 13.03.

● Vortrag in 34225 Baunatal-Guntershausen: „Vom Dorf mit dem Bf der tausend Türen", in, Gemeinschaftsh. Lindenstr. 1, ab 19 Uhr, Tel. (0561) 1003 1681, www.vhs-region-kassel.de.

Sa 14.03.

● Mit dem VT 98 ab Dorsten zur Zeche Auguste Victoria in Marl, Tel. 0151 52471473, www.eisenbahnfreunde-onwheels.de.

● Lange Nacht der Museen in Stuttgart. Geöffnet: Modellbahn´65 und die Straßenbahnwelt, 19 - 2 Uhr, www.lange-nacht.de.

So 15.03.

● Abschiedsfahrt des ET 171 082, Historische S-Bahn Hamburg, Tel. (040) 46007871, www.hish.de.

● Dampf am Tegernsee mit 70083, Tel. (089) 4481288, www.localbahnverein.de.

Mi 18.03.

● Workshop für Blinde und Sehbehinderte im VM Nürnberg, Tel. (0800) 32687386, www.dbmuseum.de.

Sa 21.03.

● Fotoveranstaltung Friedrichsrodaer Bahn, Gothaer Straßenbahnfreunde, Tel. (03621) 431-117, www.thueringer-waldbahn.de.

● Nudelexpress Berlin – Riesa mit 528177, Dampflokfreunde Berlin, Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

● Sonderfahrt Leipzig – Essen zu 80 Jahre 01 0509-8, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 8080-0, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 21.03. und So 22.03.

● Fahrten zum Frühlingsanfang mit der VI K, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn, Tel. (037343) 8080-7, www.pressnitztalbahn.de.

So 22.03.

● Sonderzug mit 524867 ab Frankfurt Süd in den Westerwald, DER-Reisebüro Frankfurt, Tel. (069) 230911, www.frankfurt-historischeeisenbahn.de.

● Mit 528177 ab Berlin zum Schiffshebewerk Niederfinow, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

Mi 25.03.

● Vortrag „Der Blaue Pfeil der Lötschberg-Bahn" im VM Nürnberg,Tel. (0800) 32687386, www.dbmuseum.de.

Sa 28.03.

● Leipziger Eisenbahntage m. Ausstellung, EMBB, Tel. 0173 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.

● Mit dem VT98 durch den Mannheimer Industriehafen, Historische Eisenbahn Mannheim, Tel. (0621) 4825274, www.historische-eisenbahn-ma.de.

● Ostfrieslandrundfahrt mit V36412 von Norden nach Aurich, Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland e.V.", Tel. (04931) 16 90 30 (ab 18 Uhr), www.mkoev.de.

● Sonderfahrt mit VT98 ab Dorsten durchs westliche Ruhrgebiet, Bahnbetriebsgesellschaft Herten, Tel. 0172 2305194, www.revier-sprinter.info.

● Frühlingsexpress ab Zwickau Hbf nach Karlsbad, Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047 e.V., Tel. 0176 38674236, www.dampflok-glauchau.de.

So 29.03.

● Mit dem VT98 ab Stuttgart zum Freilichtmuseum Vogtsbauernhof Gutach, Förderverein Schienenbus, Tel. (07154) 131830, www.foerderverein-schienenbus.de.

● Sonderfahrt ab Leipzig zum „Wilden Robert", EMBB, Tel. 0173 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.

● Laabertalbahn Eggmühl – Langquaid fährt zum Frühlingsmarkt Schierling, Lokalbahn Schierling – Langquaid, Tel. (09452) 949707, www.laabertalbahn.de.

Do 02.04.

● Ehemaligentreff bei der Dresdner Parkeisenbahn, Tel. 0162 6209911, www.parkeisenbahn-dresden.de.

Fr 03.04.

● Saisoneröffnung im Hannoverschen Straßenbahnmuseum, Hannoversches Straßenbahn-Museum e.V., Hohenfelser Straße 16, 31319 Sehnde, Tel. (0511) 6463312, www.tram-museum.de.

Fr 03.04. und Sa 04.04.

● Ostersonderfahrten auf der Zellwaldbahn, IG Dampflok Nossen, Tel. (035242) 439684, www.bwnossen.de.

Fr 03.04. bis So 05.04.

● Saisoneröffnung im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz, An der Dresdner Bahnlinie 130 c, 09131 Chemnitz, Tel.(0371) 92092848, www.sem-chemnitz.de.

Fr 03.04. bis Mo 06.04.

● Zugverkehr zwischen Euskirchen, Zülpich und Düren, Bürgerbahn Düren – Zülpich-Euskirchen, Tel. 0157 88902203, www.boerdeexpress.de.

● Waldeisenbahn Muskau in Betrieb, Tel. (03576) 207472, www.waldeisenbahn.de.

● Dampfbetrieb im Preßnitztal, Tel. (037343) 8080-7, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 04.04.

● Neuenkircher Draisinenbahn in Betrieb, Tel. 0151 12928543, www.soltau-neuenkirchener-kleinbahn.de.

● Osterfahrt ab Leipzig nach Ferropolis, EMBB e.V., Tel. 0173 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.

Sa 04.04. und So 05.04.

● Dampf-Osterfahrten auf der Selketal, Freundeskreis Selketalbahn, Tel. (039483) 80709, www.selketalbahn.de.



FOTO: PRESSEFOTO WISENTATALBAHN

Am Karsamstag, dem 4. April, pendelt der Schienenbus zwischen Schönberg und Schleiz West. Informationen gibt es unter www.wisentatalbahn.de und Tel. 0170 1863816 bei Karl Hermann Schorn.

So 05.04.

● Fahrtag Hille – Kleinbremen, Museums-Eisenbahn Minden e.V., www.museumseisenbahn-minden.de.

● Sonderfahrt nach Oberstößwitz, IG Dampflok Nossen, Tel. (035242) 439684, www.bwnossen.de.

● Schwarzwaldbahn-Erlebnisfahrten ab Rottweil, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

● Osterhasen-Erzgebirgstour ab Schwarzenberg nach Pockau zur Öl-Mühle, Tel.(0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

● Münchner Isarbrücken-Fahrt ab Mü. Ost m. 70083 u. E 6905, Tel. (089) 4481288, www.localbahnverein.de (auch 06.04.).

Mo 06.04.

● Mit VT 98 ab Gießen nach Bad Salzhausen, Oberhessischen Eisenbahnfreunde, Tel. (06406) 923375, www.oef-online.de.

● Mit VT98 ab Dorsten in den Hervester Bruch, Tel. 0172 2305194, www.revier-sprinter.info.

● Schwarzwaldbahn-Erlebnisfahrten ab Rottweil, Eisenbahnfreunde Zollernbahn, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

Sa 11.04.

● Sonderfahrt ab Chemnitz nach Prag, Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047, Tel. 0176 38674236, www.dampflok-glauchau.de.

Sa 11.04. und So 12.04.

● 15. Wilfsdruffer Dampftreff, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.

So 12.04.

● Besuch bei der Sauschwänzlebahn, Gruppenreise ab Freiburg/Stuttgart, Tel. (08141) 53481-245, reise@modelleisenbahner.de.

● Die Mansfelder Bergwerksbahn fährt ab 11.04. jeden Samstag bis einschließlich 03.10.2015, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Fr 17.04. bis So 19.04.

● 7. Dresdner Dampfloktreffen, IG Bw Dresden-Altstadt, Tel. (0351) 42484134, www.igbwdresden-altstadt.de.

● Fotosonderfahrten „60 Jahre Brockenlok" mit großer Lokparade am Bahnhof Westerntor, Tel. (03943) 558145, www.hsb-wr.de.

Sa 18.04.

● Mit 528177 zum Dampfloktreffen in Dresden ab Berlin, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

Do 21.05. bis Mo 25.05.

● Mehrtagesfahrt mit dem historischen Rheingold-Zug in die Schweiz, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

● www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.

● Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.

● www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.

● Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040)

314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz geöffnet: 15.,22.,29. März u. 4.,5.,6.,12.,19.,26. April jeweils 12 - 17 Uhr.
- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 - 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
- www.modellbahnwelt-odenwald.de: in 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do - So 11 - 18 Uhr, Zielbf Fürth.

Sa 14.03.
- Ausstellung in 71364 Winnenden, Daimlerstraße12, 10 bis 16 Uhr, Tel. (07195) 178700, www.pmw-winnenden.de.
- Ausstellung in 67245 Lambsheim, 10.30 - 16 Uhr, Weisenheimer Straße 56, Tel. (06233) 353-8039, www.mef-frankenthal.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen:

13.03	14.15 Uhr im SWR:	Eisenbahnmuseen in Japans Mitte
14.03.	11.30 Uhr im MDR:	Modellbahnjuwelen - ONTRAXS 2013
16.03.	11.30 Uhr im SWR:	Unterwegs in der sächsischen Schweiz
16.03.	14.15 Uhr im SWR:	Reiseziel Griechenland
17.03.	14.15 Uhr im SWR:	Vergessene Schmalspurbahnen in Ba-Wü
18.03.	14.15 Uhr im SWR:	Sonderfahrten-Highlights
19.03.	14.15 Uhr im SWR:	Quer durch Deutschland – auf schmaler Spur
20.03.	**14.15 Uhr im SWR:**	**Eisenbahn auf Mallorca**
21.03.	**11.30 Uhr im MDR:**	**Schienenabenteuer Myanmar, Teil 1**
23.03.	13.30 Uhr im NDR:	EXPO TRAINS in Luxemburg
23.03.	14.15 Uhr im SWR:	Grande amore – Il treno a vapore
24.03.	14.15 Uhr im SWR:	Dampfspektakel zw. Hunsrück und Bodensee
25.03.	14.15 Uhr im SWR:	Die Brohltalbahn
26.03.	14.15 Uhr im SWR:	Goldrausch
27.03.	**14.15 Uhr im SWR:**	**Auf schmaler Spur von Chur nach Arosa**
28.03.	**11.30 Uhr im MDR:**	**Schienenabenteuer Myanmar, Teil 2**
30.03.	11.30 Uhr im NDR:	Die Killesbergbahn wird 75 Jahre alt
30.03.	14.15 Uhr im SWR:	Mit Dampf durch die hohe Tatra
31.03.	14.15 Uhr im SWR:	Mit dem Sonderzug durch die Puszta
05.04.	**14.05 Uhr im SWR:**	**Als die Eisenbahn in den Südwesten kam**
06.04.	**13.30 Uhr im SWR:**	**Auf 600 Millimetern durch die Geschichte**
10.04.	**14.15 Uhr im SWR:**	**Mit Dampf und Diesel durch Uruguay**
17.04.	**14.15 Uhr im SWR:**	**ONTRAXS 2015**
24.04.	**14.15 Uhr im SWR:**	**Sauschwänzlebahn – Strategie auf Schienen**

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

Sa 14.03. und So 15.03.
- Ausstellung in 81673 München, MVG-Museum, Tel. 0160 94167925, www.modellbahnfreunde-mvg.de.
- Ausstellung in 67346 Speyer, Raiffeisenstr. 14, Sa 12 bis 18 Uhr, So 11 bis 17 Uhr, Tel. (06232) 67 7742, www.modellbahnfreunde-rhein-neckar.de.
- Ausstellung in Bad Oeynhausen-Werste, jeweils 10 bis 18 Uhr, Clubhaus Händelstraße 12a, Tel. (05732) 4205, www.modelleisenbahnclub-badoeynhausen-loehne.de.

So 15.03.
- Tauschbörse in 47929 Grefrath, Niederrheinisches Freilichtmuseum, Stadionstraße 145, Tel. (02153) 6598, www.rokal-tt-lobberich.de.
- Modellbahntauschbörse in 64579 Gernsheim, Stadthalle, 10 bis 16 Uhr, Tel.(06158) 7476510, www.mec-gernsheim.de.
- Tauschbörse in 50389 Wessling, Festhalle der HGK, Schwarzer Weg, 10 bis 17 Uhr, Köln-Bonner Eisenbahn-Freunde e.V., Tel. 0179 6707664, www.kbef-ev.de.

Sa 21.03. und So 22.03.
- Ausstellung in 41564 Kaarst, Am Schulzentrum 16, Sa 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (02131) 510314, www.modellbahn-kaarst.de.
- Ausstellung in 84416 Taufkirchen, Bürgersaal, Sa 13 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (08084) 562014 www.emft.de.

- Ausstellung in 63110 Rodgau-Jügesheim, Vereinsheim, Eisenbahnstraße 47, Sa 11 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr Tel. (06106) 18878, www.rmcev.de.
- Ausstellung in A-6372 Oberndorf, Vereinsheim, Franz-Cervinka-Weg 3, 10 bis 16 Uhr, Tel. (0043) 664 1304912, www.mbc-wilderkaiser.at.

So 22.03.
- Tauschbörse in 85356 Freising, Luitpoldhalle, Luitpoldanlage, 9 bis 13 Uhr, Tel. (08161) 3597, www.mec-freising.de.

Fr 27.03. bis So 29.03.
- Tinplateforum in 73525 Schwäbisch-Gmünd, Congress-Centrum, Rektor-Klaus-Str. 9, Tel. (0731) 263990, www.tinplateforum.de.

Sa 28.03.
- Tauschbörse in 06618 Naumburg, 8 bis 13 Uhr, Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelser Str. Tel. (03445) 201826.

Sa 28.03. und So 29.03.
- Frühlingsfahrtage in 41236 Mönchengladbach-Rheydt, Motto: Rhätische Bahn, Endepohlstr. 3, 10 bis 17 Uhr, Tel. (02166) 33925, www.lgb-rheinsieg.de.

So 29.03.
- Tauschbörse in 18273 Güstrow, Gebäude der freiwilligen Feuerwehr, Brandmeister Bever Straße, 1, 9 bis 12 Uhr, Tel. 0151 40051846, www.mec-guestrow.de.
- Ausstellung mit Tauschbörse in 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler, Pfarrgemeindesaal St. Pius, Schützenstraße 125, 9 bis 17 Uhr, Tel. (02641) 37474, www.mef-aw.de.

Fr 03.04. bis Mo 06.04.
- Ausstellung in 06366 Köthen, Ecke Friedrich-Ebert-Straße/Augustenstraße, 10 bis 18 Uhr, Tel. 0177 5257500.

Fr 03. u. Sa 04.04., Mo 06.04.
- Tage der offenen Tür jeweils von 10 bis 17 Uhr beim N-Bahn-Club Rhein-Neckar e.V., Friesenheimer Straße 18, 68169 Mannheim, Tel. (0621) 317979, www.nbc-rn.de.

Mo 06.04.
- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 bis 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 11.04.
- Tauschbörse in 06886 Lutherstadt-Wittenberg, IB Soziokulturelles Zentrum „Pferdestall", Neustraße 10, 10 bis 14 Uhr, Tel. (034905) 21419, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.

Sa 11.04.
- Modellbahnkleinserienmesse in 01069 Dresden, ENSO-Gebäude City-Center, Bayerische Straße, Tel. (035205) 75409, www.hartmann-original.de.
- Ausstellung in 71364 Winnenden, Daimlerstr. 12, 10 - 16 Uhr, Tel.(07195) 178700, www.pmw-winnenden.de.

Ab Sa 11.04.
- VHS-Kurs „Modellbahn und Computer" an der VHS-Dresden, Tel. (0351) 254 40-0, www.vhs-dresden.de.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27, gültig ab 01.01.2015. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

WERST ▶ MÄRKLIN-SONDERWAGEN FÜR H0



Nach einem konkreten Vorbild ist der Märklin-Kesselwagen mit Bremserhaus gestaltet, den der Ludwigshafener Händler Modellbau Werst in einer Sonderserie von 500 Stück aufgelegt hat. Einen zweiten „Dujardin"-Schnapswagen gibt es auf Basis eines dreiachsigen Liliput-Modells.

PMT ▶ ORTS-GERÄTEWAGEN FÜR H0e



Nach einem Vorbild-Foto aus Radebeul wurde das Modell eines schon in der Epoche II umgenutzten, ehemaligen sächsischen Zweiachsers mit Oberlichtaufsatz und Rollen für die Heberlein-Bremse beschriftet. Bei PMT sind auch Nachrüstsätze zum Verfeinern eben dieser Rollen auf dem Dach erhältlich.

FLEISCHMANN ▶ ÖBB-52 MIT KABINENTENDER FÜR N



Ein wenig an Kriegsbemalung erinnert die Lackierung der ÖBB-52.1591 mit weiß abgesetzten Radreifen, angesetzten roten Griffstangen und Schienenräumern in Landesfarben. Detailreich ist der Wannentender mit nachgerüsteter Zugführerkabine, ein besonderes Merkmal der Giesl-Ejektor.

LANGMESSER ▶ H0-PRELLBÖCKE



FOTO: WERK

Nicht alltägliche Prellböcke in Holz- und Betonausführung bildet die neue Firma Bergswerk als H0-Modelle nach. Die Bausätze bestehen aus Acrylharz und müssen noch farblich behandelt werden. Zur Verfeinerung können Ätzteile geordert werden. Info: www.Langmesser-Modellwelt.de.

MINITRIX ▶ MÄRKLIN-WERBE-120 FÜR N



Es soll N-Bahner geben, die niemals das Wort Märklin auf Ihrer Anlage dulden würden. Alle anderen, der modernen Bahnwelt aufgeschlossenen N-Freunde dürften Gefallen an der 1:160-Nachbildung der zwei 120 mit Werbebeklebung finden. Beide Modelle sind mit der 14-poligen Minitrix-Schnittstelle ausgerüstet und werden in neuer, sinnvoller Verpackung geliefert: Ein Karton umschließt die bekannte Kunststoffschachtel und bietet unterhalb ein Fach für die Betriebsanleitung.

SEM ▶ SÄCHSISCHE PERSONENWAGEN DER EPOCHE I FÜR H0e



FOTO: RAINER ALBRECHT

In der Beschriftung der Jahre 1912 bis 1919 präsentieren sich die drei neuen Zweiachser.

Auch Tino Eisenkolb hat neue Varianten sächsischer Schmalspur-Zweiachser im Programm: Die feinen Modelle (fertig oder als Bausatz erhältlich) im Bild sind (v. l. n. r.) Wagen der Gattungen 732/735, 731 und 733. Die Modelle werden auch als Epoche-I-Versionen mit römischen Klassenziffern (bis 1912) sowie in DRG-Ausführung geliefert. Info: www.sem-h0e-modelle.de

BUSCH ▶ MERCEDES-BENZ-NEUHEITEN UND STRASSENMEISTEREI FÜR H0

Die Modelle des Unimog 5023 waren zunächst nur im Mercedes-Benz-Shop erhältlich, nun werden vier Varianten (darunter die abgebildete mit Werbe-Plane) von Busch auch an den Fachhandel ausgeliefert. Ebenfalls neu ist die aktuelle Ausführung des MB-Transporters „Vito". Im städtischen Bauhof oder der Straßenmeisterei machen sich orangene Fahrzeuge besonders gut. Busch lieferte den Iveco Daily mit viel Zubehör, zwei Versionen des MB-Citan sowie ein Straßenreinigungs-Multicar aus.



Die neuesten Unimog- und Transporter-Varianten gibt es bei Busch.



Schon länger lieferbar sind diese Fahrzeuge in „Kommunal-Orange".

BREKINA ▶ ROBUR GARANT UND LAND-ROVER

Aus dem VEB Robur-Werke Zittau stammt der bekannte Leicht-Lkw der DDR. Zunächst unter dem Vorkriegs-Namen „Phänomen Granit" produziert, verließ er ab 1957 als „Garant" die Werkhallen. Das Brekina-H0-Modell zeichnet sich durch sauber gedruckte Zierlinien aus. Das Modell des Land-Rovers stammt aus der „Starmada"-Serie von Brekina. Überzeugend ist die Fahrzeugfront mit feinem Fühlergrill, sauber ausgeführten Scheinwerfern und angesetzten Rückspiegeln.



SPURNEUN ▶ FEINER PRELLBOCK FÜR N



FOTO: RAINER ALBRECHT

Nach dem Vorbild eines häufig anzutreffenden Stahl-Prellbocks konstruierte SMB (Schlag Modellbau) eine hochdetaillierte Miniatur im Maßstab 1:160. Die Nachbildung der Schienenprofile und Streben besteht aus profiliertem und geschnittenem Karton, die Bohle aus Echtholz. Die Fertigmodelle oder Bausätze werden bei „spurneun" angeboten. In beiden Fällen sind die Bauteile fertig lackiert, auch ein plastisches Sh0-Schild liegt bei. Außerdem sind Varianten mit Prallplatten oder mit ausgeschnittener Bohle (passend zur N-Kupplung) baubar.

MEINUNG DES MONATS ▶ EIN ERFOLG ...


FOTO: STEFAN GROSS

... ist aus Sicht der Redaktion die Einführung dieser neuen kleinen Rubrik. Insbesondere zur zweiten Auflage („Panzerfrei") erreichten uns so viele Zuschriften wie schon lange nicht mehr. Aus Zeit- und Platzgründen konnten wir nur einen Bruchteil der teilweise recht kontroversen Lesermeinungen veröffentlichen oder persönlich beantworten. Ganz im Sinne der aufgedruckten Losungen auf dem neuen VW-Bulli von Wiking wollen wir auf eine vertiefte Debatte dazu lieber verzichten, sie könnte auch leicht aus dem Ruder laufen. Wir freuen uns aber schon jetzt auf viele neue Zuschriften, sollte ich wieder mal eine Meinung haben, die zur Kontroverse Anlass gibt. *abp*

RIETZE ▶ MB-O 303 DER DB-TOURISTIK



Mit kleinen Kompromissen, die nur die Bus-Spezialisten unter den Sammlern verärgern könnten, zeigt sich das Modell eines DB-Reisebusses der 1980er-Jahre. Der H0-Modellbahner freut sich über einen bunten Blickfang vor dem Bahnhof.

HÄDL ▶ IFA-W 50 TLF 16 FÜR TT


FOTO: WERK

Bereits lieferbar ist die Neukonstruktion eines TT-Feuerwehrfahrzeuges: Das Modell des IFA-W 50 LA TLF 16 im Maßstab 1:120 erfreut durch viele angesetzte Teile auf dem Dach und gelungene Proportionen. Für H0 gibt es eine Variante des Trabant P 50 als Kombi der Feuerwehr sowie die Formvariante eines P 50 als blauen oder grauen Lieferwagen mit geschlossenen hinteren Seitenscheiben.

HERPA ▶ MOSKWITSCH 408 FÜR H0

Im Gegensatz zum Neuheiten-Redakteur sind vielen MEB-Lesern die kyrillischen Buchstaben nicht fremd. „Milizia" steht also auf dem russischen Polizeiwagen. Die Variante des Herpa-Modells ist sauber lackiert und mehrfarbig bedruckt, was auch für das lupenreine Hoheitsabzeichen mit Hammer und Sichel auf den Türen gilt. Ein Grund für den Einsatz auf heimischen Modellanlagen muss allerdings noch erfunden werden.



WIKING ▶ RENAULT-R 4-FOURGONETTE

Die letztjährige Wiking-Formneuheit, der Renault R 4, ermöglicht den Lüdenscheidern immer weitere Varianten: Der kleine Lieferwagen, im Französischen „Fourgonette", weist eine Dachklappe zum Öffnen auf, was aber manchen Preiser-Zeitgenossen Rätsel aufgibt. Die Funktion der Heckklappe wäre wichtiger gewesen. Die R 4-Version mit Faltdach ist nun auch in Gelb erhältlich. Einige Nummern größer ist das Modell des Tankcontainer-Sattelzuges der Spedition Bertschi ausgefallen. Der formneue Tankcontainer ist sauber bedruckt. Ratlosigkeit stellte sich in diesem Fall beim Fotografen ein, der die beiliegenden Zurüstteile für die Spiegel gern montiert hätte, wären die entsprechenden Bohrungen im ansonsten gelungenen Actros-Sattelschlepper vorhanden.



Mit neuem Tank-Container ist der MB-Actros unterwegs.



„Soll ich jetzt meine Boule-Kugel da oben einfach reinwerfen?"

PANIER ▶ H0-LADEKRAN

Das Vorbild des neuen Panier-Ladekrans war einst weit verbreitet und stand im Hafen von Langenargen am Bodensee genauso wie im Störhafen am Brook in Itzehoe. Bausatz und Fertigmodell bestehen aus Messingguss, Dreh-, Fräs- und Ätzteilen und sind nachrüstbar auf Servo- oder Motorantrieb. Die Teile des Bausatzes können geklebt werden, Löten ist jedoch vorzuziehen. Info: www.carocar.com



FOTO: WERK

US-CORNER



FOTO: RAINER ALBRECHT

Ein nettes buntes Exemplar einer SD 40-2 findet sich neu im Athearn-„Ready-to-Roll"-Sortiment. Die Conrail-Maschine 6373 warb im Jahr 1992 für den amerikanischen Radsportverband sowie dessen olympische Vorausscheidungen in Altoona, Pennsylvania im Hinblick auf die folgenden Olympischen Spiele in Barcelona. Die H0-SD 40-2 von Athearn (Art.-Nr.: 98253) ist ein sehr gutes, bewährtes Modell mit prima Laufeigenschaften einer ansprechenden Detaillierung sowie einer exzellenten Lackierung und Bedruckung. Und das zu einem sehr moderaten Preis, auch wenn der US-Dollar für die Freunde der US-Modellbahnen gerade etwas ungünstig steht.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 50 JAHREN:
Zukunftsdesign in Ost und West

☐ Den Hefttitel der Ausgabe fünf des MODELLEISENBAHNERS im Jahre 1965 zierte ein Schnappschuss von der Leipziger Frühjahrsmesse. Damals erhielt mit V 200 1001 (eigentlich V 180 059) erstmals eine DR-Diesellok einen Führerstand aus glasfaserverstärktem Polyester und sah damit richtig schick aus. Vielleicht waren einige französische Design-Anleihen dabei. Im gleichen Heft wurde auch die nagelneue E 03 001 der Deutschen Bundesbahn mit einem Bild vorgestellt. Ganz wertfrei und neutral wurden in der Fachzeitschrift regelmäßig auch die Errungenschaften der nichtsozialistischen Bahnindustrie vorgestellt.



FOTO: HENSCHEL-PRESSEDIENST/ARCHIV MEB



FOTO: G. ILLNER/ARCHIV MEB



FOTO: BAUER-PORTNER

INTERMODELLBAU 2015 IN DORTMUND

Pflichttermin im April

☐ Von Mittwoch, dem 15. bis Sonntag, dem 19. April 2015, öffnen die Westfalenhallen ihre Pforten für alle Modellbauer. Die Hallen 4 und 7 sind ganz der Modelleisenbahn gewidmet und bieten wie immer hochkarätige Anlagen und Ausstellungsobjekte aller Baugrößen. Mit dabei ist beispielsweise die TT-Anlage des Arbeitskreises TT-Modellbahn um Michael Gruner, auf der – ungewöhnlich für den Maßstab – US-Motive zu sehen sind. Am Donnerstag und Freitag jeweils um 14.15 Uhr hält Hagen von Ortloff auf dem Stand der VG Bahn Autogrammstunden ab. Unseren Lesern können wir in Gestalt des Rabattcodes *IB2015VGB* eine Ermäßigung anbieten, die im Online-Ticket-Shop auf www.intermodellbau.de einlösbar ist. Der Eintrittpreis für Erwachsene beträgt dann nur zehn anstatt 14 Euro.

MEB-FOTOWETTBEWERB

Drei mal VEDES-Lok

☐ Sehr schnell reifte bei den Gewinnern Helmut Sangmeister und Philipp Ernst die Idee, ein Treffen von Modell und Original der VEDES-Lok 101 102 zu arrangieren. Trotz großer Entfernung und Schichtdienst bei der DB AG trafen sich die langjährigen Freunde kurzfristig in Hamburg für ein Shooting vor dem Original. Zunächst wurde die Bahnsteigaufsicht aufgesucht, um eine Fotoerlaubnis zu erhalten. Das Fotografieren mit Hilfe von Stativ und Blitzlicht ist laut DB-Hausordnung verboten. Nach kurzem Schnack und der Präsentation der Modelle gab man jedoch grünes Licht.



FOTO: PRIVAT

Am 20. Januar 2015 trafen sich Modelle und Original in Hamburg-Altona. IC 2218 mit 101 102 am Zugschluss war etwas spät dran, doch die Wendezeit reichte für ein Bild.

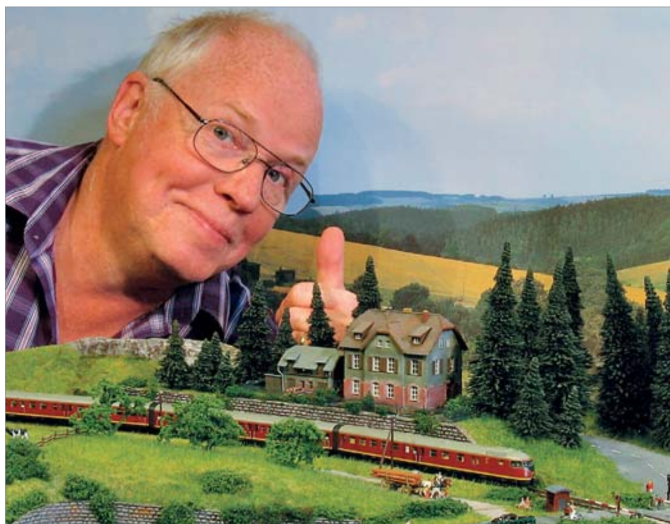
MEB-ANLAGENWETTBEWERB

Unsere Gewinner

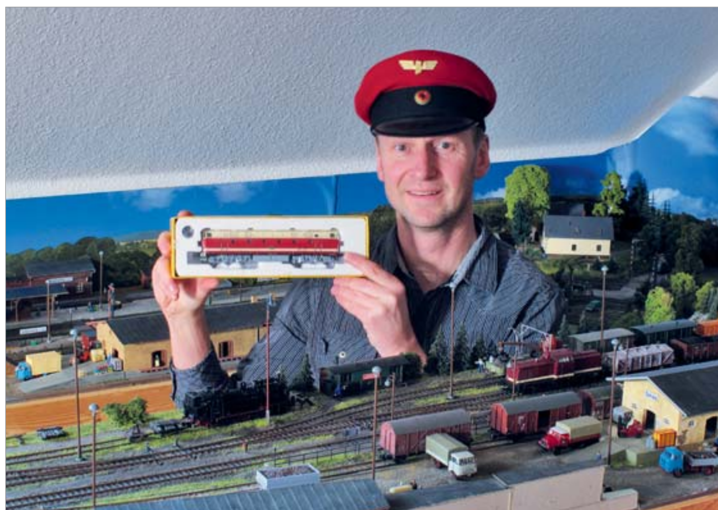
☐ Nicht nur für die MEB-Redaktion war unser Anlagenwettbewerb ein Grund zur Freude. Unser Leser Stefan Trommer schrieb uns: „Beim Auspacken war ich voller Spannung. Was wird wohl darin sein? Langsam habe ich die Sendung geöffnet, ohne eine Zeile des Anschreibens zu lesen. Es war wie Weihnachten in der Kindheit. Dann kam ein Karton von Brawa zum Vorschein. Kurz habe ich inne gehalten, nochmals gerätselt und dann das U-Boot ausgepackt.“

Auch die Altmark-Anlage in H0 von Mathias Quente bereichert ein neues Fahrzeug: „Über meinen Gewinn war ich natürlich sehr erfreut. Mit einer 58.30 hatte ich da nicht gerechnet, die Lok bekommt selbstverständlich einen Ehrenplatz!“, ließ er uns wissen.

„Ich muss sagen, dass ich mich riesig gefreut habe“, schrieb uns Hartmut Franke. „Sie haben mit der 57 genau meinen Geschmack getroffen, die Lok passt wunderbar auf meine Anlage. Da ich zu Weihnachten und Geburtstag von meiner Tochter ein Roco-DR-Güterwagenset und drei Talbot-Schotterwagen geschenkt bekam, habe ich nun auch gleich die passende Lok dazu.“ Gern geschehen!



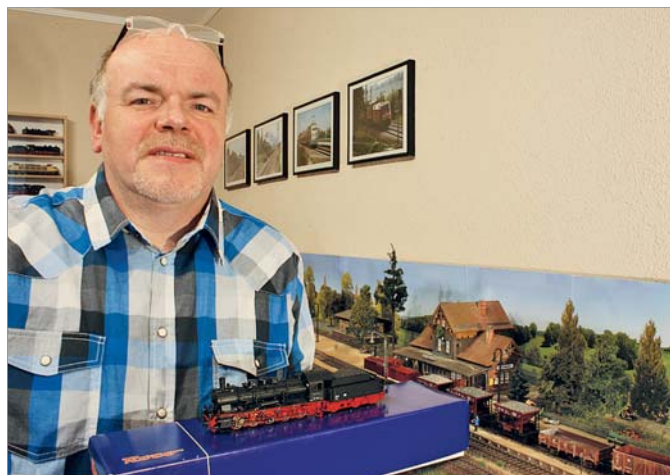
„Es ist ein wirklich sehr edles Fahrzeug“ meint Ralf Lüdecke zu seinem VT 12.5 in Spur N.



„Erst nach fünf Minuten habe ich erkannt, dass die Lok sogar über Sound verfügt. Ich habe mich sehr gefreut. Es ist meine erste Lok mit Sound.“



Matthias Quente freut sich über einen edlen DR-Dampfer.



Auf der Anlage von Hartmut Franke, die wir im MEB 02/2015 vorgestellt haben, dreht künftig auch eine DR-57 ihre Runden.

FOTOS (4): PRIVAT

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Klaus Eckert (keck), Korbinian Fleischer (kf), Michael Robert Gauß (mrg), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Petra Schwarzendorfer, Nicole Friedl (Bestellservice, (08141) 53481-0)

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 -0, Fax (089) 319 06 -113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: BURKHARD WOLLNY

VON LÖBAU BIS NACH ETTLINGEN

Überaus gastfreundlich führte Siegmar Schemmel einst Dampflokfreunde aus der BRD über die Bahnanlagen und ins Hinterland rund um Löbau. Seit weit mehr als zwei Jahrzehnten ist der heute 70-jährige Vollblut-Lokführer nun im Verein der Ulmer Eisenbahnfreunde mit Feuer und Flamme aktiv.


FOTO: MARKUS TIEDTKE

FLÜSTER-ZÜGE

Eine Gleistrasse erfordert eine gute Vorbereitung. Zur sorgfältigen Planung gehören auch Überlegungen zur Geräuschdämmung, sonst kann's im Betrieb unangenehm laut werden.

Das Mai-Heft erscheint am

13. April

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Montag



FOTO: GÜNTER MEYER/SLG. HOEPPNER

EINE FELDBAHN FÜR DAS VOLK

Zwischen Jüterbog, Luckenwalde und Dahme/Mark erstreckte sich bis 1965 ein feldbahnartiges Bahnnetz.

AUSSERDEM

Brummer aus Sonneberg

Piko erfreut die N-Bahner mit einem Bundesbahn-Schienenbus. Wir zeigen, was er kann.

Rundnasen im Vergleich

Zwei neue Nohab-Modelle für die H0-Bahner sind im Anmarsch: von Märklin und „B-models".

Fast vergessener Beruf

Kennen Sie noch die Tätigkeit des „Krükenlegers"? Wir erinnern an diesen Beruf im Rangierdienst.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


FOTO: BAUER-PORTNER

GANZ GROSSER BAHNHOF

Ivo Schraepens fast maßstäblicher Nachbau des Bahnhofs Hasselt sprengt den Rahmen üblicher Modellbahn.


FOTO: ANDREAS STIRL

ZWISCHEN FLÄMING UND SPREEWALD

Eine liebevoll gestaltete Epoche-III-Modellbahn in 1:87 orientiert sich an brandenburgischen Schmalspur-Motiven.

Eisenbahn-Romantik-Video-Express
Das tolle Unterhaltungspaket



Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 131. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit ca. 150 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Eisenbahn-Romantik-Video-Express 131

Die Zeitschrift: Bewegte Geschichte: Die E 94 001 wird 75 • 01 180: Die stolze Schnellzugdampflok ist wieder betriebsfähig unterwegs • Messe 2015: Märklin und Trix präsentieren ihre herausragenden Neuheiten für das Jahr 2015 • Detailverliebt: Kleine, aber feine Details schmücken jede H0-Anlage

Die DVD: Großes 01-Treffen • Brohltal-Raritäten • BR 247 mit Umleiter im Allgäu • Lahntalbahn • V 200 053/017 vor Alu-Zug • 103-Ende im Rheintal, 181-Ende an der Mosel • 218-Ersatz BR 245 • 01 180 im Einsatz

Video-Express plus ZÜGE im Set
Bestell-Nr. 8131 • € 15,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel



Züge

Schnupperausgabe für nur € 5,–
bei info@riogrande.de
oder Tel. 07 61/6 96 60 43



Set Eisenbahn-Romantik-Video-Express 99
Härtsfeldbahn • Dampfroß im IC-Einsatz • 100 Jahre Bombardier • Altbau-IVK in Zittau • Umbau BR 120 • Plangüterzug mit BR 41 • Umleiter-IC auf der Murrbahn • Glück-auf-Schranke in Fürth
Best.-Nr. 8099 • € 5,-

❑ **Ja**, ich bestelle hiermit die Schnupperausgabe VE 99 zum Preis von nur € 5,-. Wenn ich nicht widerspreche, erhalte ich den Video-Express ab der nächsten aktuellen Ausgabe zum Abo-Sonderpreis von € 12,75 pro Ausgabe 6 x jährlich frei Haus zugesandt.

❑ **Ja**, ich bestelle hiermit das Set Video-Express 131 zum Preis von € 15,95 (+Versandkosten)

Meine Adresse:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

LKZ, PLZ, Ort

Telefon-Nr.

Geburtsdatum

E-Mail

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

❍ **Per SEPA-Lastschrift (Konto in Deutschland)**

Geldinstitut

IBAN

BIC

❍ **Per Rechnung**

Obige Abobestellung (Schnupperausgabe) kann ich innerhalb von 2 Wochen nach Eingang der Testausgabe bei der VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Fax 0761/66310 schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt.

Datum, Unterschrift

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und einsenden an VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 100, E-Mail: bestellung@vgbahn.de, www.riogrande.de